

**COMMISSIONE IX**  
**TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI**  
**RESOCONTO STENOGRAFICO**  
**SEDE LEGISLATIVA**

13.

**SEDUTA DI MARTEDÌ 13 LUGLIO 2010**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARIO VALDUCCI**

**INDICE**

	PAG.		PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>		Bergamini Deborah (PdL) .....	10
Valducci Mario, <i>Presidente</i> .....	3	Compagnon Angelo (UdC) .....	8, 9, 11 13, 15, 17, 19
<b>Proposta di legge</b> ( <i>Seguito della discussione e rinvio</i> ):		Desiderati Marco (LNP) .....	9
Zeller e Brugger; Contento; Formisano		Garofalo Vincenzo (PdL) .....	9, 10
Anna Teresa e Testa Nunzio Francesco;		Giachino Bartolomeo, <i>Sottosegretario di</i>	
Meta ed altri; Carlucci; Lulli ed altri;		<i>Stato per le infrastrutture e i trasporti</i> ....	6, 7 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21
Conte; Velo ed altri; Boffa ed altri; Velo ed		Iapicca Maurizio (PdL) .....	11
altri; Vannucci; Lorenzin ed altri; Moffa ed		Meta Michele Pompeo (PD) .....	8, 9
altri; Minasso ed altri; Giammanco; Dussin		Monai Carlo (IdV) .....	4, 5, 6, 8, 10, 11, 12 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21
Guido ed altri; Cosenza; Barbieri; Consi-		Montagnoli Alessandro (LNP) .....	7, 9, 10 11, 13, 16, 21
glio regionale del Veneto; Consiglio regio-		Nizzi Settimo (PdL) .....	13
nale del Veneto; Stasi; Bratti e Motta;		Toto Daniele (PdL) .....	14, 18
Disposizioni in materia di sicurezza stra-		Velo Silvia (PD) .....	7
dale ( <i>Approvata, in un testo unificato, dalla</i>		<i>ALLEGATO: Emendamenti e articoli ag-</i>	
<i>IX Commissione permanente della Camera</i>		<i>giuntivi riferiti al testo base</i> .....	23
<i>e modificata dal Senato</i> ) (C. 44-419-471-			
649-772-844-965-1075-1101-1190-1469-1488-			
1717-1737-1766-1998-2177-2299-2322-2349-			
2406-2480-B):			
Valducci Mario, <i>Presidente, Relatore</i> .	3, 5, 6, 7, 8 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21		

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

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
MARIO VALDUCCI

**La seduta comincia alle 12,15.**

*(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 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 nella seduta del 7 luglio scorso la Commissione ha concluso la discussione sulle linee generali e ha adottato come testo base il testo risultante dall'esame in sede referente.

Passiamo all'esame delle proposte emendative presentate (*vedi allegato*).

In relazione agli emendamenti presentati, devono considerarsi inammissibili, in quanto non riferibili a parti modificate o aggiunte nel corso dell'esame da parte del Senato, né strettamente connesse sotto il profilo logico-giuridico alle parti suddette, le seguenti proposte emendative: Zeller 1.01 e 9.1, che consentono che possano essere impiegati per locazione e senza conducente veicoli destinati al trasporto di cose la cui massa complessiva a pieno carico non sia superiore a 25 tonnellate rispetto alle 6 attualmente previste; Simeoni 11.1, limitatamente alle parti riferite al comma 1 e al comma 5, che intervengono sulle procedure relative al rinnovo e all'aggiornamento della carta di circolazione, modificando parti dell'articolo 11 su cui il Senato non è intervenuto; Montagnoli 20.1, che modifica l'articolo 335 del regolamento di attuazione del codice della strada, intervenendo sulle disposizioni relative alla disciplina dei centri di istruzione automobilistica in forma di consorzio tra più autoscuole; Simeoni 23.1

e 23.2, che intervengono sulla modalità di accertamento dei requisiti per il conseguimento e la revisione della patente e prevedono che l'accertamento dei requisiti psichici debba essere condotto con il supporto tecnico professionale di psicologi abilitati iscritti all'albo e con un minimo di cinque anni di attività professionale, ovvero della stessa categoria dei medici abilitati all'accertamento dei requisiti fisici; Compagnon 26.01, che interviene sulle disposizioni dell'articolo 182 del codice della strada relative alla circolazione in bicicletta in orario notturno e nelle gallerie, in quanto modifica parti approvate in identico testo dalle due Camere; Monai 30.1, che alla lettera *b*) introduce il divieto di fumo durante la marcia del veicolo, mentre la lettera *a*) corrisponde al testo approvato dal Senato; Monai 34.1, limitatamente alla parte con cui si prevede la soppressione delle parole « ovvero di applicazione della pena su richiesta delle parti », in quanto si tratta di parti di testo già approvate dalle due Camere. Occorre, altresì, osservare che la soppressione delle suddette parole non è riconducibile al dispositivo della sentenza della Corte costituzionale n. 196 del 2010.

Sono parimenti inammissibili anche le proposte Montagnoli 42.5, in quanto introduce una disposizione non riconducibile alle modifiche approvate dal Senato, con la quale si prevede l'utilizzo da parte dell'ente concessionario della rete stradale dei proventi delle multe nella regione nella quale sono state effettuate, e Mario Pepe 50.1, in quanto introduce una disposizione con cui si esclude che la scatola nera possa essere usata per localizzare o seguire a distanza il veicolo, in quanto la disposizione interviene su materia non modificata dal Senato.

Avverto che, a norma dell'articolo 94, comma 3, del Regolamento, gli emendamenti che comportano conseguenze finanziarie, quelli che richiedono l'esame degli aspetti di legittimità costituzionale e quelli che interessano il pubblico impiego saranno inviati, prima della loro approvazione, alla Commissione bilancio, tesoro e programmazione, alla Commissione affari

costituzionali, della Presidenza del Consiglio e interni e alla Commissione lavoro pubblico e privato. La medesima disposizione si applica anche per gli emendamenti il cui contenuto comporta il parere rinforzato di altre Commissioni.

A tal fine, gli emendamenti approvati dalla Commissione si intendono approvati in linea di principio e saranno inviati alle Commissioni sopra indicate per l'espressione del parere. Successivamente alla trasmissione del parere, i medesimi emendamenti saranno, quindi, nuovamente posti in votazione.

L'approvazione in linea di principio ha esclusivamente valore procedurale e pertanto non determina preclusioni. La votazione sui singoli articoli verrà quindi effettuata quando la Commissione procederà al voto definitivo sugli emendamenti approvati in linea di principio.

CARLO MONAI. Presidente, chiederei una rivalutazione della dichiarazione di ammissibilità dell'emendamento a mia firma 34.1, che cerca di dare attuazione alla sentenza della Corte costituzionale n. 196 del 2010, che — ricordo — ha censurato la disposizione del codice della strada che stabilisce l'applicazione della confisca con il richiamo all'articolo 240 del codice penale, stabilendo il principio che tale confisca non possa essere, come era nel testo citato del codice della strada e tornerebbe ad essere se il provvedimento fosse approvato senza modifiche, una misura di sicurezza, ma debba intendersi come una sanzione accessoria.

La Corte costituzionale ha compiuto tale distinguo perché si era posta la questione, da parte del giudice *a quo*, che, trattandosi apparentemente di una misura di sicurezza, essa potesse essere applicata anche a fattispecie contravvenzionali occorse prima dell'entrata in vigore della novella, che aveva disposto la confisca obbligatoria per i casi di guida in stato di ebbrezza con tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro.

Secondo la Corte, stante la norma che impone l'irretroattività del trattamento sanzionatorio penale per fatti avvenuti

precedentemente alla previsione della sanzione, la confisca non può configurarsi come misura di sicurezza e deve essere intesa come sanzione accessoria, con la conseguenza che si possa applicare solo per i fatti occorsi dopo l'entrata in vigore della legge che ha inasprito le sanzioni, a differenza della misura di sicurezza, che verrebbe applicata anche ai fatti pregressi.

**PRESIDENTE.** Le segnalo che in qualità di relatore ho presentato un emendamento con il quale viene recepita la condizione posta dalla Commissione Giustizia, che chiedeva appunto che venisse soppresso l'inciso, contenuto nel codice della strada, giudicato incostituzionale. La modifica chiesta dall'emendamento Monai 34.1 in ordine all'esclusione dell'applicazione della confisca in caso di patteggiamento non è invece riconducibile al dispositivo della sentenza della Corte costituzionale e, intervenendo su una parte di testo oggetto di doppia deliberazione conforme, deve per questo motivo ritenersi inammissibile.

**CARLO MONAI.** Capisco le considerazioni del presidente, ma vorrei fare un altro ragionamento. Prendo atto che esiste l'emendamento del relatore, che chirurgicamente introduce il principio che quella non sia una misura di sicurezza, ma una sanzione accessoria.

Mi pare opportuno segnalare, però, che l'emendamento a mia firma è, a mio giudizio, strettamente collegato a quell'emendamento, perché evita di introdurre, come diversamente si verificherebbe, un tipico *vulnus* al sistema sanzionatorio delineato dal codice di procedura penale, il quale stabilisce il principio che, in caso di applicazione di pena a richiesta delle parti, le pene accessorie non vengano applicate. Mentre l'applicazione della confisca come misura di sicurezza è espressamente disposta dal codice di procedura penale, che all'articolo 444 la prevede anche in caso di patteggiamento, la stessa norma esclude, in caso di patteggiamento, l'applicazione delle pene accessorie.

Mi pare che sia deprecabile e quindi da evitare che, nell'ambito di un provvedi-

mento settoriale come quello che modifica il codice della strada, si introduca una lesione tanto eclatante al principio, valido universalmente, per cui le pene accessorie in caso di patteggiamento non si applicano. Diversamente, ci troveremmo ad applicare una sanzione accessoria anche in caso di patteggiamento, confiscando il veicolo del contravventore.

Mi pare, dunque, che questo emendamento sia opportuno nel merito e possa essere giudicato ammissibile, dato che è volto ad evitare che si vada a introdurre un elemento di assoluta novità e di estemporanea eccezione alla regola valida per sempre e per tutti per la quale in caso di patteggiamento le pene accessorie non si applicano.

**PRESIDENTE.** Voglio solo ricordare che abbiamo usato in modo oggettivo un parametro di valutazione dell'ammissibilità di tutti gli emendamenti, e pertanto non sono stati ritenuti ammissibili gli emendamenti che intervenivano su parti di testo oggetto di doppia deliberazione conforme da parte della Camera e del Senato. In merito alle parti non modificate dal Senato, quindi, non è possibile introdurre emendamenti. Sono state fatte due uniche eccezioni, che riguardano il recepimento della citata sentenza della Corte costituzionale, che però non attiene a quanto espressamente indicato ora dall'onorevole Monai, e il recepimento di una condizione posta nel parere reso dalla Commissione Bilancio e finalizzata al rispetto dell'articolo 81, quarto comma della Costituzione, relativo alla possibilità di effettuare il prelievo della saliva anziché della mucosa, perché quest'ultimo comporterebbe onere finanziari aggiuntivi.

Su questi due punti ho presentato, come relatore, due emendamenti all'articolo 34.

Quanto all'applicazione della confisca in caso di patteggiamento, invece, invito l'onorevole Monai a presentare un ordine del giorno che, riferendosi alle problematiche connesse in generale ad un ricorso troppo frequente alla sanzione della confisca, vada nella direzione da lei auspicata.

Procediamo, quindi, all'espressione dei pareri sulle proposte emendative riferite ai singoli articoli.

Esprimo parere favorevole sugli emendamenti Velo 5.1 e Garofalo 5.2. Ricordo che questi emendamenti precisano, conformemente a quanto già previsto nel testo approvato in prima lettura dalla Camera, che con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti saranno individuate le strade di tipo C (strade extraurbane secondarie), inserite negli itinerari internazionali, nelle quali, per ragioni connesse alla sicurezza della circolazione stradale, non è permesso collocare cartelli e insegne pubblicitarie, salvo i casi per i quali il codice della strada richiede l'autorizzazione dell'ente proprietario. Ricordo che si tratta di una questione emersa durante la discussione.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere conforme a quello del relatore sugli identici emendamenti Velo 5.1 e Garofalo 5.2.

PRESIDENTE. Pongo in votazione gli identici emendamenti Velo 5.1 e Garofalo 5.2, sui quali il relatore e il Governo hanno espresso parere favorevole.

*(Sono approvati in linea di principio).*

Passiamo all'emendamento Simeoni 11.1. Faccio presente che l'emendamento è ammissibile solo per la lettera c) che estende da sei mesi ad un anno dall'entrata in vigore della legge il periodo dopo il quale entreranno in vigore le disposizioni relative alla targa personale. Invito pertanto il presentatore al ritiro dell'emendamento 11.1.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere conforme a quello del relatore sull'emendamento Simeoni 11.1, per la parte ammissibile.

PRESIDENTE. Constato l'assenza del deputato Simeoni: si intende che vi abbia rinunciato.

Ricordo, comunque, che avevamo già previsto che la disciplina relativa alla targa personale si applicasse dopo sei mesi dall'entrata in vigore del regolamento di attuazione.

Invito il presentatore al ritiro dell'emendamento Simeoni 12.1, che sostituisce il comma 4-*bis* dell'articolo 94, ripristinando il testo approvato dal Senato e prevedendo quindi che ogni mutamento giuridico nell'intestazione o nell'intestatario di un veicolo sia registrata al pubblico registro automobilistico entro 60 giorni dal suo verificarsi, anche al fine dell'annotazione sulla carta di circolazione. In caso di omissione si applica la sanzione del pagamento di una somma da 653 a 3.267 euro.

Esprimo invece parere favorevole sull'emendamento Velo 12.2, che riformula il comma 4-*bis* dell'articolo 94, relativo alle variazioni dell'intestatario della carta di circolazione che devono essere comunicate agli uffici della Motorizzazione civile. Rispetto al testo approvato in sede referente l'emendamento sostituisce la parola « atti » all'espressione eccessivamente ampia « ogni fatto o atto giuridico » e prevede esplicitamente che l'obbligo di comunicazione si applichi soltanto nei casi puntualmente individuati dal regolamento di attuazione del codice della strada.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere conforme a quello del relatore sugli emendamenti Simeoni 12.1 e Velo 12.2.

PRESIDENTE. Constato l'assenza del presentatore dell'emendamento Simeoni 12.1: si intende che vi abbia rinunciato.

CARLO MONAI. Riguardo all'emendamento Velo 12.2, in tutta franchezza, è vero che la formulazione « ogni fatto o atto giuridico » può essere ampia, nel senso che « fatti giuridici » che possano determinare il mutamento dell'intestazione di un veicolo possono essere più scolastici che reali. Penso, per esempio, all'occupazione di una *res derelicta*, che potrebbe costituire un

fatto piuttosto che un atto giuridico, anche se parlare di *res derelicta* per un bene mobile registrato è piuttosto difficile.

Mi domando, però, se sia stato svolto un approfondimento sulla possibile sopravvivenza di alcune situazioni in cui non un atto, ma un fatto giuridico possa determinare il mutamento di situazioni legate ai diritti reali sui beni mobili registrati.

**PRESIDENTE.** Ritengo che siano stati svolti tutti gli accertamenti tecnici del caso e che la formulazione presentata sia quella che dà meno adito a interpretazioni dubbie.

Pongo in votazione l'emendamento Velo 12.2, sul quale il relatore e il Governo hanno espresso parere favorevole.

*(È approvato in linea di principio).*

Passiamo all'emendamento Montagnoli 16.1. Ricordo che al Senato era stata apportata una modifica al limite di età per gli autotrasportatori, forse nella convinzione di essere intervenuti anche sul trasporto merci, mentre invece la modifica apportata al Senato riguarda solo il trasporto di passeggeri. Esprimo quindi parere favorevole sull'emendamento Montagnoli 16.1, a condizione che sia riformulato nel senso di prevedere anche per i conducenti di mezzi di massa complessiva superiore a 20 tonnellate una visita medica specialistica annuale, analogamente a quanto già previsto per i conducenti di mezzi pesanti adibiti al trasporto di persone. Se da parte della Commissione vi è consenso unanime, potremmo quindi portare a 70 anni, come avviene anche nei principali Paesi stranieri, la possibilità per gli autisti di guidare camion con carico superiore alle 20 tonnellate di merci, assoggettandoli però al controllo annuale della visita medica presso le commissioni mediche locali, come per gli autisti dei mezzi che trasportano persone.

Esprimo parere favorevole sull'emendamento Toto 16.2, volto a stabilire che, oltre gli 80 anni, la facoltà di guidare ciclomotori e veicoli per i quali è richiesta la

patente di categoria A, B, C e E (per la categoria D è in ogni caso esclusa la guida oltre i 70 anni) è subordinata all'effettuazione ogni due anni di una visita medica specialistica di fronte alla commissione medica locale con il rilascio di uno specifico attestato. Si prevede inoltre un decreto ministeriale per stabilire le modalità di attuazione sia della disposizione introdotta dal Senato, con cui si innalza da 65 a 70 anni il limite di età per la guida professionale di mezzi adibiti al trasporto di persone, sia della disposizione che prevede oltre gli 80 anni la visita medica specialistica biennale. Sotto il profilo finanziario segnalo che gli oneri relativi a tali visite sono interamente a carico degli utenti, per cui l'emendamento non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

**BARTOLOMEO GIACHINO**, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere conforme a quello del relatore sugli emendamenti riferiti all'articolo 16.

**ALESSANDRO MONTAGNOLI**. Accetto la riformulazione dell'emendamento a mia firma 16.1 proposta dal relatore.

**SILVIA VELO**. Riguardo all'emendamento Montagnoli 16.1, capisco che in questo caso vi è una coerenza, dal momento che è meno rischioso trasportare sacchi di patate che non una scolaresca. È una riflessione semplice e di buon senso, che induce a domandarmi: siamo sicuri che sia un miglioramento della sicurezza sulle strade innalzare il limite d'età per la patente di chi deve portare una scolaresca?

Questo provvedimento ha come fine l'incremento della sicurezza stradale; può darsi che l'innalzamento di età abbia un senso e una logica, ma non li vedo in relazione all'aumento della sicurezza sulle strade. Lo affermo molto sommessamente, ma non mi pare che l'emendamento possa essere motivato ai fini di un miglioramento della sicurezza stradale. Se esiste un motivo per farlo, è un altro.

MICHELE POMPEO META. Nutrivamo già alcune riserve per l'emendamento che innalzava il tetto fino a 70 anni per i conducenti di autobus. Questo emendamento riapre alcuni dubbi, difficoltà e disagi per via degli argomenti che sollevava, in termini estremamente chiari, la collega Velo.

È, peraltro, in corso un dibattito anche sull'età pensionabile. Nella giungla dei diversi regolamenti e trattamenti, gli alti dirigenti dello Stato non possono essere più prorogati e addirittura si pone un limite di età per i consiglieri dello Stato, per l'alta dirigenza, per i professori universitari.

Ho la sensazione che sia una materia da maneggiare con cura. Le chiederei, quindi, di fare un'ulteriore riflessione, perché questo emendamento non ci convince, innanzitutto per ragioni di sicurezza: stiamo parlando di mezzi pesanti e di un volume di traffico che conosciamo. Sono materie da maneggiare con cura, ripeto, anche perché noi abbiamo problemi anche sulla disposizione introdotta dal Senato, relativa ai mezzi per il trasporto di persone.

ANGELO COMPAGNON. Signor presidente, anche da parte mia ci sono riserve. Seppur sia comprensibile l'equiparazione ai 70 anni previsti per altro tipo di mezzi, non so in che maniera la sicurezza possa essere tutelata con questo emendamento, che di fatto introduce una deroga.

È ovvio che ci sono persone a 70 anni integre, capaci e molto più in forma di quanto non siano persone con età inferiore. Condivido, però, la necessità di svolgere un ragionamento più generale, in relazione al limite di età, che va dalla scelta dei limiti pensionabili alla necessità di uscita dal lavoro di determinate categorie.

Non vorrei che questa diventasse, come lo sono state anche altre, una norma *ad hoc* per determinate situazioni, magari anche comprensibili. Credo che ci sia la necessità di sviluppare un discorso più approfondito e generale, perché, quando potrà verificarsi un incidente che creerà

condizioni di drammaticità, magari si criticherà che a 70 anni il conducente guidava un bilico, e ci si domanderà chi abbia adottato la norma.

È chiaro che non possiamo lasciarci la testa prima che ciò avvenga, però svolgeremo un approfondimento sull'opportunità o meno di fissare a questa età il limite della patente, o meglio la proroga della patente per determinate categorie.

CARLO MONAI. Presidente, se ricordate, già in sede referente avevo spezzato una lancia in merito all'opportunità di uniformare il regime già disposto per i conducenti di autobus rispetto ai conducenti di camion per il trasporto di merci.

Esiste comunque l'obbligo della visita annuale, che ha la finalità, che mi pare meritevole, di calare nel caso concreto, sulle specifiche capacità di guida del conducente, che viene di volta in volta esaminato, e di tarare su tale metro l'aumento fino a 70 anni della capacità di condurre i veicoli.

Il problema è un altro: ricordo che su questo emendamento vi era una riserva in merito all'ammissibilità, perché, se rammento bene, la norma toccava parti non modificate dal Senato.

PRESIDENTE. Rilevo che è stata modificata dal Senato la disposizione del codice che determina il limite massimo di età alla guida sia per i pullman che per il trasporto merci, limitatamente alla guida dei pullman. Si tratta, quindi, di un intervento sullo stesso riferimento legislativo.

CARLO MONAI. Come lei mi insegna, le norme hanno un oggetto e una previsione circoscritta dal contenuto e dai destinatari. Il fatto che si tratti dello stesso comma non mi pare sufficiente per affermare che esista il collegamento richiesto, invece, dal criterio di ammissibilità degli emendamenti.

Delle due l'una: o riteniamo ammissibile anche l'emendamento Monai 34.1, quello di cui prima abbiamo parlato, op-

pure cassiamo questo, pur meritevole, perché inammissibile. Non possiamo usare due pesi e due misure.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Sentite le considerazioni dei colleghi, osservo che sicuramente il problema deriva da come è stata approvata la norma al Senato. Ho parlato con i senatori, ed era loro intenzione alzare il limite di età per tutti, non solo per chi guida autobus. Peraltro, la norma che hanno modificato al Senato fa riferimento ad autosnodati e autoarticolati, e poi specifica «per trasporto di persone». È chiaro che la formulazione della disposizione vigente è imprecisa e certamente non ha senso l'intenzione di elevare il limite di età per la conduzione dei pullman, ma non per quella dei camion.

Abbiamo effettuato una verifica delle disposizioni previste negli altri Paesi europei. È opportuno però inserire dei pallelli, come la visita annuale. Discutiamone, perché le modifiche apportate al Senato sono sicuramente da chiarire.

VINCENZO GAROFALO. Credo che le osservazioni svolte finora nascano dal presupposto che stiamo esaminando una disposizione modificata dal Senato, mentre noi avevamo licenziato un testo senza toccare il limite dei 65 anni.

Il dubbio che è sorto - credo - a tutti riguarda le motivazioni sottostanti alle decisioni di innalzare il limite di età, su quali categorie di patente e per quali mezzi. Avevamo approfondito, al tempo, che esso era previsto solo per mezzi che portavano persone e ci siamo chiesti se non fosse estensibile anche ad altri mezzi. Stando a quanto ho capito, l'emendamento entra nel merito di questo discorso.

Franca mente, in merito all'opportunità di innalzare l'età da 65 a 70, credo che sia giudizioso effettuare un'ultima verifica sulle motivazioni di tale innalzamento. In questo caso ci assumiamo la responsabilità di una decisione coraggiosa, pur accompagnandola con l'obbligo di una visita annuale scrupolosa. Tuttavia, se riteniamo che questa decisione possa essere sba-

gliata, è opportuna un'ulteriore riflessione, anche se già ci eravamo pronunciati in questo senso.

MARCO DESIDERATI. Mi sembra di interpretare la preoccupazione dei colleghi che mettono in stretta correlazione l'età con l'incidentalità. Non so di che statistiche disponiamo, però mi sembra che sulle strade anche i guidatori dei mezzi pesanti di una determinata età siano comunque meno pericolosi e provochino meno incidenti rispetto ai giovani.

Se dobbiamo discutere di questo tema, facciamolo sulla base delle statistiche. Magari scopriamo che un ultrasessantenne italiano è meno pericoloso di un trentenne rumeno che guida per 30 ore. Se impostiamo il ragionamento sull'incidentalità, guardiamo le statistiche, che ci indicano in modo oggettivo chi è pericoloso sulle strade.

MICHELE POMPEO META. Riguardo all'emendamento 16.2, invito il relatore e il proponente a riflettere sull'opportunità di una riformulazione: potremmo ulteriormente ridurre la cadenza delle visite ad un anno?

PRESIDENTE. La riduzione a un anno diventa un peso burocratico eccessivo per i nostri adulti perché chiedere ogni anno di andare a sottoporsi alla visita medica mi sembra troppo impegnativo. Non sono contrario in linea di principio, ma pongo alla vostra attenzione questa considerazione.

ANGELO COMPAGNON. Premesso che la sua osservazione è pertinente, perché, in effetti, non vogliamo creare problemi, ma dal momento che svolgiamo un dato ragionamento già sull'opportunità di guidare a 70 anni, ancor più dobbiamo farla per gli 80 anni. Osservo che ci sono numerose persone che non sono molto controllate, che non hanno parenti che le seguono. Hanno la patente e guidano per due anni. Sono d'accordo, però, che andiamo a creare aggravii burocratici eccessivi per chi sta bene. In ogni caso, mi adeguo alle decisioni della Commissione.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Per noi vanno bene i due anni, presidente. Guardiamo i numeri, come nel discorso di prima: le statistiche sono chiare, sia per gli ultraottantenni che per gli ultrasessantenni. Leggiamo i numeri e capiamo quanti sono gli incidenti provocati da conducenti in queste fasce di età.

PRESIDENTE. Ritengo opportuno, relativamente all'emendamento Toto 16.2, mantenere la formulazione che prevede visite ogni due anni.

CARLO MONAI. Riallacciandomi alle osservazioni svolte poco fa dal collega Compagnon, osservo che due anni possono anche diventare eccessivi per le persone che magari non hanno una rete di protezione familiare che interviene al posto del medico quando si verificano situazioni pericolose.

Mi domandavo se il controllo annuale possa magari essere previsto quantomeno sopra la soglia degli 84 anni: dagli 80 agli 84 si possono effettuare due visite, ma ogni anno che passa diventa sempre più pericoloso per chi soffre di patologie destinate ad aggravarsi. Del resto, i latini affermavano che « *senectus est morbus* ».

PRESIDENTE. Tenete presente che, a conti fatti, per chi consegue la patente a 18 o 19 anni la disposizione si applica all'ottantaduesimo anno, perché da 18 a 58 ci sono rinnovi decennali, poi dai 58, andando di cinque in cinque, si arriva a 73 e poi di tre in tre si arriva fino a 82.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. A titolo personale osservo che sarebbe preferibile un intervallo temporale di un anno per le visite per i conducenti ultraottantenni. Capisco che questo possa costituire un aggravio burocratico per le persone anziane e soprattutto per le commissioni mediche locali, ma penso che sia opportuno che venga garantita al massimo grado la sicurezza stradale.

VINCENZO GAROFALO. Vorrei ricordare che già in precedenza abbiamo ri-

flettuto sull'opportunità di inserire un accorciamento dei tempi che devono intercorrere tra una visita e l'altra e, quindi, di prevedere la visita annuale.

Intanto prevediamo una visita svolta presso la commissione provinciale. Consideriamo che una persona che a 80 anni deve spostarsi dal proprio comune per andare ad effettuare una visita che noi vogliamo che sia scrupolosa, nel tempo che programma e completa tale procedimento, deve già iniziarne un altro.

È come dire che a 80 anni si deve smettere di guidare. O abbiamo il coraggio di affermare che da 80 anni in poi le patenti non si rinnovano, oppure prevediamo un sistema accettabile, riservandoci poi di verificarlo. Sul codice della strada non possiamo aspettare di apportare modifiche ogni decennio, ma dobbiamo pensare che ci deve essere un sistema di monitoraggio anche degli effetti dell'azione legislativa che mettiamo in campo, in maniera tale da predisporre eventuali cambiamenti in termini più brevi. Le statistiche ci devono aiutare e guidare anche in queste scelte.

DEBORAH BERGAMINI. Sono d'accordo col collega Garofalo, perché credo che, quando si parla di sicurezza, dobbiamo compiere lo sforzo di non essere compartimentali.

Il rischio è di imporre un ulteriore passaggio di burocrazia a persone anziane che alla fine sembra debbano rinunciare alla patente e diventare un ulteriore gravame sulla rete familiare, che si deve fare carico delle necessità di mobilità di persone più anziane.

Lo sforzo dovrebbe essere questo: poiché stiamo morendo tutti di burocrazia, occorre alleggerire il più possibile, mantenendo criteri evidenti di buonsenso, per evitare che il peso burocratico che aggiungiamo vada a gravare sulla rete familiare che si deve fare carico dell'anziano.

Credo che due anni siano un tempo che garantisce adeguati requisiti di sicurezza, ma fa anche fronte a un approccio di sistema al problema dell'anziano alla guida.

MAURIZIO IAPICCA. Presidente, io condivido quanto detto dai colleghi Garofalo e Bergamini. Secondo me è opportuno che l'intervallo per effettuare le visite sia fissato in due anni.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Riguardo al rinnovo della patente agli ultraottantenni, il problema si pone per la prima visita. Se stabiliamo che l'intervallo per le visite sia di due anni, la visita interviene a 82 anni. La commissione medica locale che visita, ha la facoltà di rendere il soggetto rivedibile entro un periodo più breve. Pertanto, può per alcuni soggetti prescrivere che si sottopongono a una visita ogni anno.

In relazione all'emendamento Montagnoli 16.1, con il quale si intende estendere il limite di età per la conduzione dei mezzi di massa superiore a 20 tonnellate adibiti al trasporto di cose, proporrei, invece, di fissare il limite a 68 anni anziché a 70.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Ho una tabella che riporta i dati ACI-ISTAT su abitanti e incidenti percentuali. Sulla base di dati di fine 2008, per la fascia 70-74 anni, con 2 milioni 964 mila persone, la percentuale di morti e feriti è del 2,27 per cento; per la fascia 75-79, con 2 milioni e 500 mila persone, l'1,69 per cento; per la fascia 80-84 anni, con 1 milione 855 mila persone, lo 0,99 per cento. Nella fascia da 70 a 85 non si registra neanche il 5 per cento tra morti e feriti, includendo anche i pedoni. Questi sono i numeri.

ANGELO COMPAGNON. Non per polemizzare, onorevole Montagnoli, ma se seguiamo la logica delle percentuali, allora dovremmo rinunciare alle norme sulla guida in stato di ebbrezza, dato che i morti causati per guida in stato di ebbrezza sono circa il 3 per cento. Che cosa facciamo, togliamo le norme relative al tasso alcolico? È un'argomentazione che va bene se usata su tutti gli elementi in discussione; altrimenti non la si deve usare per nessuno.

PRESIDENTE. A me sembra ragionevole che ci sia omogeneità nel lavoro che stiamo compiendo, e quindi propongo di prevedere i controlli ogni due anni, anche sulla base di quanto ricordato dal sottosegretario Giachino, ossia che la commissione medica locale può, in alcuni casi, chiedere l'anticipo della verifica.

Riguardo invece all'emendamento Montagnoli 16.1, ossia all'innalzamento a 70 anni del limite di età previsto per la guida di pullman e camion, condivido la proposta fatta dal rappresentante del Governo di fissare il limite di età per la conduzione di mezzi pesanti adibiti al trasporto di persone e di cose a 68 anni e propongo una riformulazione in tal senso dell'emendamento. Chiedo all'onorevole Montagnoli se accetta tale ulteriore riformulazione.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Sì, presidente, accolgo la riformulazione proposta.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere favorevole sull'ulteriore nuova formulazione dell'emendamento Montagnoli 16.1.

CARLO MONAI. Signor presidente, dichiaro il voto di astensione del mio gruppo sull'ulteriore nuova formulazione dell'emendamento Montagnoli 16.1.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Montagnoli 16.1, nella ulteriore nuova formulazione.

*(È approvato in linea di principio).*

In merito all'emendamento Toto 16.2, esistendo la possibilità per le commissioni mediche locali già oggi, anche rispetto ad un rinnovo per cinque anni, qualora un conducente non venga ritenuto in grado di guidare, di anticipare la visita medica, non vi è necessità di riformulazione, perché analogamente potrà essere chiesto dalle

commissioni di anticipare la visita fissata in via legislativa ogni due anni. Pongo in votazione l'emendamento Toto 16.2.

*(È approvato in linea di principio).*

In merito agli emendamenti riferiti all'articolo 17, ricordo che l'emendamento Monai 17.1 sostituisce il comma 2 dell'articolo 17, prevedendo che chi abbia conseguito il certificato di idoneità alla guida del ciclomotore a seguito delle prove previste (compresa la prova pratica), se maggiore di 16 anni e non ancora in possesso di patente di categoria A o superiori, anche se in possesso di patente A1, possa guidare una *minicar* solo previo superamento di un corso di guida pratica da svolgersi presso le autoscuole. L'emendamento prevede quindi un decreto ministeriale di attuazione che intervenga anche sulle caratteristiche costruttive di sicurezza attiva e passiva. Ricordo che abbiamo già inserito la prova pratica per il conseguimento del patentino, che prima non era prevista e che entrerà in vigore dal 19 gennaio prossimo. Invito quindi il presentatore al ritiro dell'emendamento Monai 17.1. Invito altresì il presentatore a ritirare anche l'emendamento Monai 17.2, che prevede che a partire dal 19 gennaio 2011 sia necessario, per la guida delle *minicar*, il superamento di un corso di guida pratica da svolgersi presso le autoscuole, specificandone, anche attraverso il rinvio ad un decreto ministeriale, le modalità.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere conforme al relatore sugli emendamenti Monai 17.1 e 17.2.

CARLO MONAI. Insisto per la votazione degli emendamenti a mia firma 17.1 e 17.2.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 17.1, sul quale il relatore e il Governo hanno espresso parere contrario.

*(È respinto).*

Pongo in votazione l'emendamento 17.2, su cui il relatore e il Governo esprimono parere contrario.

*(È respinto).*

Esprimo parere favorevole sull'emendamento Garofalo 19.1, che ha esclusivamente una finalità di coordinamento, in quanto, in caso di revoca definitiva della patente per aver commesso per una seconda volta un omicidio colposo causato da guida in stato di ebbrezza con tasso alcolemico superiore a 1,5 milligrammi, permette il ricorso gerarchico al Ministero dell'interno avverso il provvedimento con cui si respinge la richiesta del rilascio di una nuova patente. È un fatto tecnico, perché bisogna comunque consentire al cittadino la possibilità di ricorso, come previsto dal diritto amministrativo.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere favorevole sull'emendamento Garofalo 19.1.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 19.1, sul quale il relatore e il Governo hanno espresso parere favorevole.

*(È approvato in linea di principio).*

Invito il presentatore al ritiro dell'emendamento Compagnon 23.3, che elimina la disposizione che prevede, per il primo rilascio di qualunque categoria di patente, un certificato da cui risulti il non abuso di alcol e la non assunzione di sostanze stupefacenti. Invito inoltre il presentatore al ritiro dell'emendamento Compagnon 23.4, che peraltro, reintroduce il divieto di rilasciare la patente a chi assume sostanze stupefacenti o fa abuso di bevande alcoliche, prevedendo la presentazione del certificato per il primo rilascio delle sole patenti di carattere professionale — ossia di categoria superiore rispetto alla B.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere conforme a quello del relatore sulle proposte emendative riferite all'articolo 23.

ANGELO COMPAGNON. Signor presidente, è ovvio che su questa materia bisogna stare molto attenti. Ho presentato l'emendamento 23.1 anche perché è semplice farsi rilasciare un certificato e la disposizione non assicura di poter evitare imbrogli. Tutti possono presentare un certificato in cui si dichiara che non si assumono tali sostanze. La presentazione di un certificato in sede di primo rilascio della patente non costituisce una garanzia rispetto al futuro riguardo al non abuso di alcol o alla mancata assunzione di sostanze stupefacenti. Inoltre la presentazione di un certificato costituisce un aggravio burocratico per coloro che non assumono sostanze alcoliche o stupefacenti. In ragione tuttavia dell'esigenza prioritaria di salvaguardare la sicurezza, li ritiro entrambi.

PRESIDENTE. Invito il presentatore al ritiro dell'emendamento Montagnoli 25.1, che prevede che gli enti cui sono attribuiti i proventi delle sanzioni — ossia l'ente proprietario della strada per il 50 per cento dell'importo e l'ente da cui dipende l'organo accertatore per il restante 50 per cento — utilizzino la quota dei proventi loro destinata nella regione nella quale sono stati effettuati gli accertamenti. Invito inoltre il presentatore a ritirare gli emendamenti Baldelli 25.3 e 25.4, che prevedono che i segnali che indicano la presenza di dispositivi e mezzi tecnici di controllo finalizzati al rilevamento a distanza della velocità possano essere installati esclusivamente in tratti di strada in cui siano installati, in modo permanente o meno, i suddetti dispositivi. È una norma di tutela eccessiva per chi guida. Raccomando infine l'approvazione dell'emendamento 25.2 del relatore.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato alle infrastrutture e ai tra-*

*sporti*. Esprimo parere favorevole sull'emendamento 25.2 del relatore e parere conforme al relatore sulle restanti proposte emendative riferite all'articolo 25. Riguardo all'emendamento 25.1, poiché è condivisibile la questione posta dal deputato Montagnoli, lo invito a presentare un ordine del giorno al riguardo. È un'intenzione positiva, ma non c'è bisogno di farla diventare una norma. È sufficiente un ordine del giorno.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Presidente, la questione posta nell'emendamento 25.1 è assai rilevante e quindi insisto per la votazione.

SETTIMO NIZZI. È giusto, a mio avviso, destinare i proventi delle sanzioni per accertamento delle violazioni relative all'infrazione dei limiti di velocità nella regione in cui le multe sono state elevate.

PRESIDENTE. La questione è assai delicata e la Commissione se ne è occupata più volte. Riconosco che l'emendamento del collega Montagnoli rispetta i principi del federalismo e quindi, rivedendo il mio giudizio al riguardo, esprimo parere favorevole sull'emendamento Montagnoli 25.1.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Mi rimetto alla Commissione sull'emendamento Montagnoli 25.1.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Montagnoli 25.1, accettato dal relatore e su cui il Governo si è rimesso alla Commissione.

*(È approvato in linea di principio).*

Passiamo all'emendamento 25.2, a firma del relatore, volto a recepire la condizione formulata dal Ministero dell'economia e delle finanze nella dichiarazione del Governo di assenso al trasferimento del provvedimento in sede legislativa, con la quale si richiede, in primo luogo, che, per quanto riguarda l'utilizzo dei proventi per la manutenzione e messa

in sicurezza delle infrastrutture stradali e dei relativi impianti, si elimini il riferimento, contenuto nel testo, anche ad « arredi, attrezzature e pertinenze ». Contestualmente a tale soppressione mi pare peraltro opportuno precisare, come già era implicitamente previsto nella formulazione del Senato, che gli interventi di manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali includono la segnaletica e le barriere. In secondo luogo, per quanto riguarda l'utilizzo dei medesimi proventi per il potenziamento delle attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, ivi comprese le spese relative al personale, il Ministero dell'economia richiede che tale utilizzo sia effettuato nel rispetto dell'articolo 9 e dell'articolo 14 del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78 (il decreto-legge recante la manovra finanziaria). Non sembra opportuno inserire un puntuale rinvio ad un decreto-legge in fase di conversione, anche per evitare che modifiche o l'approvazione della stessa legge di conversione comportassero l'esigenza di integrare il testo. Per questa ragione ho fatto riferimento agli oggetti dei due articoli richiamati, vale a dire il contenimento delle spese in materia di pubblico impiego e il patto di stabilità interno.

Pongo in votazione l'emendamento 25.2 del relatore, su cui il Governo ha espresso parere favorevole.

*(È approvato in linea di principio).*

Passiamo agli emendamenti Baldelli 25.3 e 25.4, per i quali è stato espresso un invito al ritiro.

DANIELE TOTO. Sottoscrivo gli emendamenti Baldelli 25.3 e 25.4 e ne annuncio il ritiro.

PRESIDENTE. Passando alle proposte emendative riferite all'articolo 34, invito il presentatore al ritiro dell'emendamento Monai 34.1, di cui abbiamo già parlato. Mi sembra che l'onorevole Monai accedesse all'invito al ritiro, in quanto l'emendamento 34.2 del relatore ne assorbe una

parte. Per la restante parte, come ho già detto, lo invito a presentare un ordine del giorno.

Raccomando l'approvazione dell'emendamento 34.2 del relatore, che recepisce la condizione contenuta nel parere della Commissione giustizia con cui si chiede di sopprimere, ai commi 1 e 3 dell'articolo 34, l'inciso « ai sensi dell'articolo 240, secondo comma, del codice penale », già presente nel testo vigente del codice della strada, che è stato dichiarato incostituzionale dalla sentenza della Corte costituzionale n. 196 del 2010. La Corte costituzionale ha infatti rilevato che per effetto di tale inciso la confisca risulta qualificata come una misura di sicurezza, anziché come una sanzione accessoria, con la conseguenza di permetterne l'applicazione retroattiva, vale a dire l'applicazione anche ai reati commessi prima dell'entrata in vigore della disposizione che ha previsto la confisca stessa. La sentenza della Corte costituzionale, depositata il 4 giugno 2010, in data successiva all'approvazione del testo in seconda lettura da parte del Senato, che ha avuto luogo il 6 maggio 2010, costituisce un rilevante fatto sopravvenuto, idoneo a legittimare la modifica del provvedimento nella disposizione in questione, pure oggetto di approvazione nello stesso testo da parte della Camera e del Senato, in coerenza con i criteri consolidatisi nella prassi parlamentare. Tale prassi consente infatti di derogare al principio dell'intangibilità dei testi sui quali si sia realizzata una doppia deliberazione conforme dei due rami del Parlamento, ove ciò risulti necessario — sulla base di elementi oggettivi — per garantire la conformità delle norme alla Costituzione ovvero per esigenze di coerenza ordinamentale.

Raccomando l'approvazione dell'emendamento 34.3 del relatore che, nella sostanza, risponde alla condizione contenuta nel parere della Commissione bilancio e finalizzata a garantire il rispetto dell'articolo 81, quarto comma, della Costituzione, con la quale si richiedeva, sempre in riferimento all'articolo 34 del testo, e, più precisamente, al comma 3, lettera c) del suddetto articolo, di intervenire sulla disciplina relativa al test antidroga, dispo-

nendo che tale test potesse essere effettuato mediante prelievo di campioni di fluido del cavo orale, ovvero di saliva, anziché, come previsto nel testo, mediante prelievo di campioni di mucosa del cavo orale, ovvero di tessuto. La Commissione Bilancio ha osservato infatti che l'effettuazione di prelievi sulla mucosa si sarebbe inevitabilmente dimostrata onerosa, in quanto prospettava una tipologia di accertamento invasiva, effettuabile soltanto con strumenti particolari e in ambiente sanitario. Rilevava altresì che, per l'effettuazione del prelievo della mucosa, il personale ausiliario avrebbe dovuto anche frequentare appositi corsi di preparazione. Per queste ragioni la disposizione, al di là di ogni valutazione circa la sua costituzionalità e la sua effettiva possibilità di attuazione, risulta comunque in contrasto con la previsione, introdotta dal Senato alla medesima lettera c) del comma 3 dell'articolo 34, con la quale si stabilisce che gli accertamenti in questione siano effettuati « senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato ». Al fine di bilanciare l'esigenza di assicurare che non si determinino nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato, come espressamente richiesto nel testo approvato dal Senato, con quella di garantire nel più elevato grado possibile il rispetto del principio di intangibilità dei testi sui quali si sia realizzata una doppia deliberazione conforme, l'emendamento in esame, senza intervenire sulla parte di testo già approvata dalle due Camere, recepisce la finalità sostanziale della condizione contenuta nel parere della Commissione Bilancio, aggiungendo un nuovo periodo formulato in termini strettamente consequenziali alle modifiche apportate dal Senato.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere conforme a quello del relatore sull'emendamento Monai 34.1 ed esprimo parere favorevole sugli emendamenti 34.2 e 34.3 del relatore.

CARLO MONAI. Ritiro l'emendamento 34.1 riservandomi di presentare un ordine del giorno.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 34.2 del relatore, sul quale il Governo ha espresso parere favorevole.

*(È approvato in linea di principio).*

Pongo in votazione l'emendamento 34.3 del relatore, sul quale il Governo ha espresso parere favorevole.

*(È approvato in linea di principio).*

Invito il presentatore al ritiro dell'emendamento Compagnon 36.1, che sopprime l'aumento di un terzo delle sanzioni pecuniarie per guida con tasso alcolemico fino a 0,8 se la violazione è commessa di notte.

Ricordo all'onorevole Compagnon che abbiamo già ridotto la fascia notturna rispetto al testo approvato dal Senato, il quale prevedeva l'incremento per le violazioni commesse dalle 22 alle 7. Noi l'abbiamo ridotto dalle 2 alle 6.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere conforme a quello del relatore sull'emendamento Compagnon 36.1.

ANGELO COMPAGNON. Presidente, il problema è quello di uniformare. Non riesco a capire che differenza c'è se si commette un'infrazione rispetto al tasso alcolico alle 3.00 di mattina o alle due del pomeriggio.

È una questione di perequazione. La sanzione deve essere quella e non vedo perché aumentarla. Sono norme che vanno, secondo me, a creare discriminazioni nella già difficile situazione della valutazione sui tassi alcolici. Sapete come la penso sulla confisca, sulla repressione eccessiva e sull'aumento delle sanzioni. Insisto, quindi, per la votazione dell'emendamento.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Concordo anch'io con quanto detto dal collega Compagnon. In effetti non c'è motivo di prevedere un aumento delle sanzioni, soprattutto con un tasso alcolemico fino a 0,8 grammi per litro.

CARLO MONAI. Se entriamo in questa logica, che può anche essere condivisibile, rimarrebbe però una discrasia per le altre violazioni, per le quali è previsto un aumento delle sanzioni.

PRESIDENTE. Stiamo parlando di togliere l'aggravio della sanzione se il conducente ha un tasso alcolemico inferiore a 0,8 grammi per litro. Con un tale tasso si è bevuto, ma è eccessivo sostenere che si è ubriachi. È senz'altro vero che un tasso alcolemico superiore a 0,8 grammi per litro determina uno stato di ebbrezza alcolica rispetto al quale devono essere prese precauzioni maggiori e inflitte sanzioni più gravi. Anche in ragione delle considerazioni espresse dal presentatore e dal deputato Montagnoli, mutando il precedente avviso, esprimo parere favorevole sull'emendamento Compagnon 36.1.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Il Governo si rimette alla Commissione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Compagnon 36.1, sul quale il relatore esprime parere favorevole e il Governo si rimette alla Commissione.

*(È approvato in linea di principio).*

Esprimo parere favorevole sugli identici emendamenti Montagnoli 38.1 e Toto 38.2, che precisano che il compito affidato ai prefetti di individuare i tratti di strada su cui possono essere installati e utilizzati gli impianti di rilevazione automatica delle multe riguarda i tratti di strada fuori dei centri abitati. Ciò risulta coerente con l'impostazione del codice della strada.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprime parere conforme al relatore sugli identici emendamenti Montagnoli 38.1 e Toto 38.2.

PRESIDENTE. Pongo in votazione gli identici emendamenti 38.1 e 38.2, sui quali il relatore e il Governo hanno espresso parere favorevole.

*(Sono approvati in linea di principio).*

Esprimo parere favorevole sull'emendamento Terranova 40.1, che ripristina l'importo minimo per la rateazione delle sanzioni di 200 euro, previsto nel testo approvato dal Senato, al fine di mantenere la coerenza con le modalità di rateazione di cui al comma 4, per cui ciascuna rata non può essere inferiore a euro 100.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere conforme al relatore sull'emendamento Terranova 40.1.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Terranova 40.1, sul quale il relatore e il Governo hanno espresso parere favorevole.

*(È approvato in linea di principio).*

Invito il presentatore al ritiro dell'emendamento Monai 42.1, che ripristina alcune disposizioni introdotte dalla Camera e soppresse dal Senato in materia di destinazione dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie di spettanza dello Stato e degli enti locali e l'obbligo degli enti locali di trasmettere in via informatica al Ministero dell'interno e delle infrastrutture e trasporti, la delibera di determinazione delle quote insieme ad una relazione sugli interventi effettuati e sulle risorse impiegate.

Invito il presentatore al ritiro dell'emendamento Monai 42.2, che ripristina le disposizioni — introdotte dalla Camera e soppresse dal Senato — che nell'ambito della destinazione dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie di spet-

tanza dello Stato e degli enti locali — disciplinavano in modo stringente l'obbligo degli enti locali di trasmettere in via informatica al Ministero dell'interno e delle infrastrutture e trasporti, la rendicontazione dell'utilizzo dei proventi di loro spettanza, prevedendo una riduzione pari al 3 per cento del finanziamento destinato all'ente a valere sul Fondo ordinario per l'anno successivo.

Invito altresì il presentatore al ritiro dell'emendamento Compagnon 42.3, che interviene sulla ripartizione della quota dei proventi delle sanzioni di spettanza dello Stato. In particolare, rispetto al testo approvato in sede referente, incrementa del 5 per cento i proventi destinati al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per la manutenzione delle strade, la segnaletica le barriere, e del 5 per cento la quota destinata al Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca, per la predisposizione dei programmi di sicurezza stradale nelle scuole. Contestualmente si riducono del 10 per cento le quote destinate al Ministero dell'interno relative all'effettuazione degli alcol test e dei *drug* test e alla piena funzionalità degli organi di polizia stradale.

Esprimo infine parere favorevole sull'emendamento Terranova 42.4, che prevede un incremento dal 20 al 25 per cento della quota destinata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per gli interventi di manutenzione e miglioramento di segnaletica, barriere e manto stradale e, in generale, per gli interventi compresi nel Piano nazionale della sicurezza stradale e contestualmente riduce dal 10 al 5 per cento la quota destinata al Ministero dell'interno per garantire la piena funzionalità degli organi di polizia stradale, in considerazione del fatto che già la lettera *b*) del comma in esame attribuisce il 10 per cento a interventi di potenziamento dei servizi di controllo.

Ritengo che l'emendamento 42.4 in qualche modo raccolga lo spirito degli altri emendamenti riferiti all'articolo 42, riequilibrandoli in modo giusto. L'emendamento 42.4 mi sembra rappresenti una soluzione equilibrata. Ciò serve anche nel-

l'ottica di rilancio dell'economia, perché il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, qualora i conti pubblici lo consentissero, può destinare il 5 per cento in più delle multe statali per realizzare opere di manutenzione e di segnaletica stradale agli enti proprietari delle strade.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere conforme al relatore sulle proposte emendative riferite all'articolo 42.

CARLO MONAI. Ritiro gli emendamenti 42.1 e 42.2. Segnalo, peraltro, che mi pare che le risorse del Fondo per l'educazione stradale siano pari a zero, ragion per cui con l'emendamento 46-*bis*.1 ho individuato un'alternativa fonte di finanziamento per i percorsi didattici demandati alle scuole sull'educazione stradale.

PRESIDENTE. Ricordo che il testo, all'articolo 42, prevede la destinazione al Ministero dell'istruzione, università e ricerca del 5 per cento del totale dei proventi annui di spettanza statale derivanti dalle sanzioni conseguenti alla violazione di disposizioni del codice della strada. Chiaramente la ripartizione delle multe è sempre subordinata alla condizione che gli equilibri di bilancio la consentano.

ANGELO COMPAGNON. Ritiro l'emendamento a mia firma 42.3. Ritengo che l'emendamento 42.4, come lei ha indicato, costituisca una mediazione che, in effetti, per senso di responsabilità, trovo giusta.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Terranova 42.4, sul quale il relatore e il Governo hanno espresso parere favorevole.

*(È approvato in linea di principio).*

Invito al ritiro dell'emendamento Monai 44.1, che sopprime la possibilità per il prefetto di autorizzare la guida per determinate fasce orarie in caso di sospensione

della patente e la sanzione introdotta dalla Commissione in terza lettura in caso di circolazione in violazione dei limiti imposti dal prefetto. Mi sorprende che lo presenti lei, che è del Friuli-Venezia Giulia!

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere conforme al relatore sull'emendamento Monai 44.1.

CARLO MONAI. Lo ritiro, signor presidente.

PRESIDENTE. Invito il presentatore al ritiro dell'emendamento Baldelli 45.1, che sopprime la disposizione che prevede che fino alla data di entrata in vigore delle norme di recepimento della direttiva 2006/126/CE, in materia di patenti (il cui recepimento è fissato al 19 gennaio 2011), i soggetti ai quali è stata revocata la patente non possono conseguire il certificato di idoneità per la guida di ciclomotori né possono condurre tali veicoli (comprese le *minicar*). Invito altresì al ritiro dell'emendamento Baldelli 45.2, che va nella stessa direzione. Sopprime infatti la disposizione che prevede che, se il conducente di ciclomotore commette violazioni per cui è prevista la decurtazione dei punti, questa si applichi alla patente. Approvare questo emendamento significherebbe di fatto raddoppiare i punti a propria disposizione, il che non mi sembra sia in linea con il rigore che ci siamo prefissi.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere conforme al relatore sugli emendamenti riferiti all'articolo 45.

DANIELE TOTO. Sottoscrivo gli emendamenti Baldelli 45.1 e 45.2 e ne annuncio il ritiro.

PRESIDENTE. Invito il presentatore al ritiro dell'emendamento Monai 46-bis.1 sull'educazione stradale, che sopprime l'inciso ai sensi del quale i programmi di educazione scolastica sono svolti nell'am-

bito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e aggiunge una disposizione con la quale si prevede che le entrate derivanti dalle sanzioni amministrative conseguite per effetto di alcune delle disposizioni della legge confluiscono in un apposito « Fondo per l'educazione stradale » e siano destinate, fino al limite di un milione l'anno, al finanziamento di corsi di educazione stradale nelle scuole di ogni ordine e grado nonché ai programmi obbligatori di educazione stradale, prevedendo che tali risorse debbano considerarsi aggiuntive rispetto a quelle già destinate al Ministero dell'istruzione dal codice della strada. Ricordo che destiniamo il 5 per cento dei proventi delle multe di spettanza dello Stato a favore della scuola come ho detto precedentemente. Questo emendamento prevede ulteriori fondi e spese. Chi è contrario, da un punto di vista logico, a un maggiore investimento per istruire i nostri ragazzi nelle scuole sull'importanza dell'educazione stradale? Nessuno, ma non ritengo opportuno inserire, in questa fase di esame del provvedimento, ulteriori norme di spesa, che verrebbero peraltro bocciate dalla Commissione bilancio, tesoro e programmazione.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere conforme al relatore sull'emendamento Monai 46-bis.1.

CARLO MONAI. Comprendo le sue obiezioni. Non ritiro, però, l'emendamento perché, dal momento che si demanda alla scuola l'istituzione di questi corsi, non possiamo dare deleghe a costo zero. Poiché il fondo del 5 per cento non esiste, perché, di fatto, il Governo l'ha già destinato ad altre finalità, questa norma non fa altro che garantire una minima coerenza tra il fatto che si deleghi un'attività che comporta alcuni costi e che tali costi non vengano pagati da chi è delegato a sostenerli.

PRESIDENTE. Ricordo che abbiamo difeso questa norma con i denti e con le

unghie, perché, se non avessimo posto la clausola che prevede che i programmi sono svolti 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, sarebbe stata di nuovo oggetto del parere contrario della Commissione bilancio. Penso, in generale, che si possano trovare *sponsor* e modalità per non gravare sui conti pubblici e cercare di insegnare l'educazione stradale ai nostri ragazzi.

Pongo in votazione l'emendamento 46-bis.1, su cui il relatore e il Governo esprimono parere contrario.

(È respinto).

Invito il presentatore a ritirare l'emendamento Monai 47.1, che prevede ulteriori competenze, definite in modo molto puntuale, da attribuire al Comitato per il coordinamento delle attività connesse alla sicurezza stradale. Chiederei all'onorevole Monai di ritirarlo e lo invito a presentare un ordine del giorno, per non appesantire la legislazione primaria con la definizione puntuale dei compiti di un comitato.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere conforme al relatore sull'emendamento Monai 47.1.

CARLO MONAI. Lo ritiro, presidente.

PRESIDENTE. Invito il presentatore a ritirare l'emendamento Compagnon 54.1, che prevede la soppressione dell'articolo 54 sul divieto di vendita e di somministrazione di bevande alcoliche e superalcoliche nelle aree di servizio autostradali.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere conforme al relatore sull'emendamento Compagnon 54.1.

ANGELO COMPAGNON. Lei ride, presidente. A me fa piacere che lei sia allegro,

perché in tal caso lo è anche la Commissione. Non so se è cambiato qualcosa, ma sono ancora all'opposizione.

Durante l'esame in sede referente io non ero presente, ma mi pare sia stato dichiarato inammissibile un articolo aggiuntivo che introduceva una norma che vietava determinati atteggiamenti e giochi nelle aree di servizio autostradali. Era una proposta emendativa che avevo presentato alla luce di incontri con persone competenti, quali gli agenti della Polizia stradale, che avevano riscontrato atteggiamenti e comportamenti nelle aree autostradali che recavano pericolosità. Ora si tratta di introdurre una norma per cui da una data ora a un'altra non si possono somministrare bevande alcoliche nelle aree autostradali. Non capisco.

PRESIDENTE. Le ricordo, però, che in sede referente abbiamo ridotto le ore in cui ciò non è consentito, limitando il divieto alla fascia oraria dalle due alle sei e che, rispetto alla norma che abbiamo introdotto all'articolo 55, che vieta la somministrazione di sostanze alcoliche e superalcoliche in qualsiasi locale dalle 3 alle 6, di fatto per le stazioni di servizio lungo le autostrade è prevista solo un'ora in più in cui non poter somministrare le bevande alcoliche. Non mi sembra un sacrificio eccessivo.

ANGELO COMPAGNON. Non è questione di sacrificio, ma di principio, di concepire le norme in maniera che non siano repressive. Se quanto lei afferma fosse vero, da domani, non appena entrato in vigore il nuovo testo, non dovremmo trovare più alcun incidente per cause dovute all'alcol e dovremmo aver risolto tutti i problemi. Secondo me, invece, non cambierà niente, per via della percentuale di incidenti che avvengono per altri motivi di tutt'altro genere, che non sono riconducibili a situazioni come queste.

Queste sono le norme che servono per fare un po' di pubblicità, ma in effetti non portano a nulla. Rimango per principio convinto che adesso tocca al problema della distribuzione degli alcolici, mentre

domani può toccare a qualcos'altro. Non è una questione di calcolo o di statistica.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Compagnon 54.1, su cui il relatore e il Governo esprimono parere contrario.

(È respinto).

Invito i presentatori a ritirare gli emendamenti Monai 55.1 e Zeller 55.2, che riguardano la disposizione sull'obbligo del precursore. In particolare l'emendamento Monai 55.1 elimina l'obbligo del precursore per gli esercizi muniti di licenza per la somministrazione e la vendita di bevande alcoliche, previsto nel caso il locale prosegua la propria attività dopo le ore 24, mentre l'emendamento Zeller 55.2 limita l'obbligo di precursore per gli esercizi muniti di licenza per la somministrazione e la vendita di bevande alcoliche ai soli locali che proseguano la somministrazione (e non anche la vendita) di bevande alcoliche ed elimina altresì l'obbligo delle tabelle relative ai danni provocati dall'alcol. Ricordo che, rispetto al testo del Senato, noi abbiamo snellito molto gli obblighi a carico degli esercenti, perché il Senato ci ha trasmesso una norma in cui era previsto l'obbligo per tutti gli esercizi commerciali di munirsi del precursore, mentre noi limitiamo tale obbligatorietà solo agli esercizi che vendono bevande alcoliche e superalcoliche dopo la mezzanotte. Riduciamo, quindi, molto la platea di coloro che vi sono soggetti.

Gli emendamenti Monai 55.1 e Zeller 55.2 riducono ulteriormente e addirittura eliminano la platea di tali persone. C'è, pertanto, un invito al ritiro.

Esprimo parere favorevole con riformulazione sull'emendamento Pini 55.3, che riguarda la materia dell'*happy hour* sulla spiaggia nel tardo pomeriggio. La formulazione dell'emendamento interviene sulla disposizione relativa alla possibilità per i titolari e i gestori di stabilimenti balneari di svolgere forme di intrattenimento e svago danzante, esplicitando che ciò possa avvenire tutti i giorni della

settimana, nel rispetto delle norme vigenti in materia e, se esistenti, dei regolamenti e delle ordinanze comunali. La riformulazione precisa quali siano le autorizzazioni che sono fatte salve e sopprime la disposizione, in base alla quale si esclude, per lo svolgimento delle forme di intrattenimento pomeridiano negli stabilimenti balneari, l'applicazione dell'articolo 80 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, che prevede una apposita autorizzazione della commissione tecnica comunale con la quale si verifica la sicurezza degli edifici e delle strutture in cui l'intrattenimento si svolge. Su questo punto vi sono alcuni dubbi, anche perché questa seconda parte non è molto attinente alle competenze della Commissione. Aspetterei pertanto gli eventuali rilievi della Commissione attività produttive. Ricordo che, rispetto al testo originario che avevamo votato, abbiamo accettato tutte le osservazioni mosse dalla X Commissione, quella competente su questo tema, e abbiamo formulato un emendamento più semplice, ma nello stesso tempo anche più lineare rispetto al primo testo.

Invito infine il presentatore a ritirare l'emendamento Zeller 54.4, che prevede che la sospensione della licenza o dell'autorizzazione all'esercizio dell'attività per un periodo da 7 a 30 giorni per i locali autorizzati alla somministrazione di bevande alcoliche che violino i divieti imposti dal testo in esame sia disposta dopo tre violazioni — e non due come previsto dal testo — nel corso di un biennio.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere conforme al relatore sugli emendamenti Monai 55.1, Zeller 55.2 e 55.4 e sull'emendamento Pini 55.3, come riformulato.

CARLO MONAI. Insisto per la votazione dell'emendamento 55.1.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Monai 55.1, su cui il relatore e il Governo esprimono parere contrario.

(È respinto).

Constato l'assenza del presentatore degli emendamenti Zeller 55.2 e 55.4: si intende che vi abbia rinunciato.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. In qualità di cofirmatario accetto la riformulazione proposta dal relatore dell'emendamento Pini 55.3.

CARLO MONAI. Lei ha detto, presidente, che la riformulazione dell'emendamento 55.3 è più semplice e lineare rispetto al primo testo, ma a me l'emendamento pare pleonastico. Alla fine, rimane esclusivamente la sospensione della licenza e dell'autorizzazione all'esercizio dell'attività in caso di violazione. La norma precettiva non è questa, ma quella che *per relationem* è stabilita dalle ordinanze comunali o dalla normativa di settore.

A mio giudizio, così come è stato concepito alla fine di tutta la riflessione svolta, è più dignitoso il ritiro, perché rimane una norma vuota, una norma *spot*, che non serve a nulla e anzi complica la vita ai nostri cittadini, che dovrebbero interpretarla. È, infatti, talmente fumosa che poi ci si deve andare a districare nel labirinto delle normative di settore o delle fonti di legge citate in questo articolo e si diventa matti prima di cominciare a capire che cosa si deve fare: è ammesso tutti i giorni, ma può avvenire nel rispetto delle normative vigenti in materia — vorrei vedere che, invece, potesse avvenire in difformità da esse — e, se esistenti, dei regolamenti e delle ordinanze comunali. Vorrei vedere se potessimo prevedere che, invece, possa avvenire in conflitto alle ordinanze comunali e ai regolamenti.

Così come è concepito, è molto più decoroso ritirare l'emendamento e lasciare che la materia sia affidata, come già attualmente, alle ordinanze comunali e prefettizie o ai regolamenti e alle norme già vigenti. Anche il punto per cui vengono fatte salve le autorizzazioni già in vigore mi convince poco, in quanto andiamo a codificare una situazione con una norma transitoria inserita in un

articolo che dal momento dell'approvazione della legge assume valenza generale. Mi pare che anche dal punto di vista del *drafting* sarebbe forse opportuno non inserire la disposizione nell'ambito di un articolato che avrebbe una valenza *erga omnes* e futura rispetto a una situazione transeunte, legata solo alle autorizzazioni già rilasciate, che hanno necessariamente una vigenza molto limitata nel tempo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Pini 55.3, nel testo riformulato, con il parere favorevole del relatore e del Governo.

*(È approvato in linea di principio).*

Avverto di aver presentato gli emendamenti 14.1 e 22.1, con i quali si anticipa al giorno successivo alla pubblicazione della legge nella *Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana* l'entrata in vigore di alcune disposizioni, concernenti, rispettivamente, le sanzioni per la guida in stato di ebbrezza e sotto l'effetto di sostanze stupefacenti e le sanzioni e obblighi relativi a ciclomotori e *minicar*.

Raccomando pertanto l'approvazione degli emendamenti a mia firma 14.1 e 22.1.

Propongo di rinunciare al termine di presentazione dei subemendamenti ai due emendamenti citati.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere favorevole sugli emendamenti 14.1 e 22.1 del relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 14.1 del relatore, su cui il Governo ha espresso parere favorevole.

*(È approvato in linea di principio).*

Pongo in votazione l'emendamento 22.1 del relatore, su cui il Governo ha espresso parere favorevole.

*(È approvato in linea di principio).*

Avverto che si è concluso l'esame delle proposte emendative presentate. Gli emendamenti approvati in linea di principio saranno trasmessi alle Commissioni competenti per l'espressione del prescritto parere.

Rinvio il seguito della discussione ad altra seduta.

**La seduta termina alle 13,30.**

---

*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

**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).**

**EMENDAMENTI E ARTICOLI AGGIUNTIVI RIFERITI  
AL TESTO BASE**

(v. seduta del 7 luglio 2010)

ART. 1.

*Dopo l'articolo 1, inserire il seguente:*

ART. 1-bis.

*(Modifica all'articolo 84 del decreto legislativo n. 285 del 1992).*

All'articolo 84, comma 4, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, alla lettera *a*) sostituire le parole: « superiore a 6 t. » con le seguenti: « superiore a 25 t. ».

**1. 01.** Zeller, Brugger.

**(Inammissibile)**

ART. 5.

*Al comma 3, aggiungere, in fine, le seguenti parole:* da individuare con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

\* **5. 1.** Velo.

**(Approvato in linea di principio)**

*Al comma 3, aggiungere, in fine, le seguenti parole:* da individuare con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

\* **5. 2.** Garofalo, Terranova, Toto.

**(Approvato in linea di principio)**

ART. 9.

*Al comma 1, premettere il seguente:*

01. All'articolo 84, comma 4, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, alla lettera *a*) sostituire le parole: « superiore a 6 t. » con le seguenti: « superiore a 25 t. ».

*Conseguentemente, sostituire la rubrica con la seguente:* « Modifiche agli articoli 84 e 85 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di locazione senza il conducente e di servizio di noleggio con conducente per il trasporto di persone ».

**9. 1.** Zeller, Brugger.

**(Inammissibile)**

## ART. 11.

*Apportare le seguenti modifiche:*

a) al comma 1, dopo le parole: aggiornamento della carta di circolazione, *aggiungere le seguenti parole:* , dandone tempestiva comunicazione in via telematica al Pubblico Registro Automobilistico;

b) *al comma 5, dopo le parole:* e del Pubblico Registro Automobilistico (PRA) *aggiungere le seguenti:* , nel rispetto delle finalità di tutela e certezza legale delle situazioni giuridiche relative ai veicoli attribuite all'istituto ai sensi dell'articolo 2683, comma 1, n. 3 del codice civile;

c) *al comma 6, sostituire le parole:* dal sesto mese *con le seguenti:* dal primo anno.

**11. 1. Simeoni.**

**(Inammissibile, limitatamente alle lettere a) e b))**

## ART. 12.

*Apportare le seguenti modifiche:*

a) al comma 1, sostituire la lettera a) con la seguente:

a) dopo il comma 4 è inserito il seguente:

« 4-bis. Ogni mutamento giuridico nell'intestazione o dell'intestatario di un veicolo, anche qualora dallo stesso non derivi l'obbligo di procedere ai sensi del comma 1, è registrato, entro sessanta giorni dal suo verificarsi, nel Pubblico Registro Automobilistico che provvede alla relativa annotazione sul certificato di proprietà ed alla comunicazione all'archivio di cui agli articoli 225, comma 1, lettera b) e 226, comma 5. In caso di omissione si applica il disposto del comma 3. »;

b) al comma 2, capoverso Art. 94-bis, sostituire il primo comma con il seguente:

« 1. La carta di circolazione ed il certificato di proprietà, nonché il certificato di circolazione di cui all'articolo 97, non possono essere rilasciati quando l'acquirente, l'usufruttuario o il locatario con facoltà di acquisto non abbia il possesso del veicolo e compia l'operazione dissimulando l'identità del soggetto che effettivamente ne dispone, ovvero risultino situazioni di intestazione o cointestazione simulate o che eludano o pregiudichino l'accertamento del responsabile civile della circolazione di un veicolo. ».

**12. 1. Simeoni.**

*Alla lettera a), sostituire il capoverso comma 4-bis con il seguente:*

4-bis. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 93, comma 2, gli atti, ancorché diversi da quelli di cui al comma 1 del presente articolo, da cui derivi una variazione nominativa dell'intestatario della carta di circolazione ovvero che comportino la disponibilità del veicolo, per un periodo superiore a trenta giorni, in favore di un soggetto diverso dall'intestatario stesso, nei casi previsti dal regolamento sono dichiarati dall'avente causa, entro trenta giorni, ai competenti uffici della Motorizzazione civile al fine della annotazione sulla carta di circolazione, nonché della registrazione nell'archivio di cui agli articoli 225, comma 1, lettera b), e 226, comma 5. In caso di omissione si applica il disposto del comma 3.

**12. 2. Velo.**

**(Approvato in linea di principio)**

## ART. 14.

*Aggiungere in fine il seguente comma:*

« 3-bis. Le disposizioni di cui all'articolo 97 del decreto legislativo n. 285 del

1992, modificate dal comma 1 del presente articolo, entrano in vigore il giorno successivo a quello della pubblicazione della presente legge nella *Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana* ».

*Conseguentemente, all'articolo 29, aggiungere in fine il seguente comma:*

« 6-bis. Le disposizioni di cui all'articolo 172 del decreto legislativo n. 285 del 1992, modificate dal comma 3 del presente articolo, entrano in vigore il giorno successivo a quello della pubblicazione della presente legge nella *Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana* ».

*Conseguentemente, all'articolo 30, aggiungere in fine il seguente comma:*

« 1-bis. Le disposizioni di cui all'articolo 173 del decreto legislativo n. 285 del 1992, modificate dal comma 1 del presente articolo, entrano in vigore il giorno successivo a quello della pubblicazione della presente legge nella *Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana* ».

*Conseguentemente, all'articolo 45, aggiungere in fine il seguente comma:*

« 5-bis. Le disposizioni di cui agli articoli 219 e 219-bis del decreto legislativo n. 285 del 1992, modificate, rispettivamente, dalla lettera a) del comma 1 e dal comma 2 del presente articolo, entrano in vigore il giorno successivo a quello della pubblicazione della presente legge nella *Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana* ».

**14. 1.** Il Relatore.

**(Approvato in linea di principio)**

ART. 16.

*Al comma 1, sostituire la lettera b), con la seguente:*

b) al comma 2, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) alla lettera a) le parole: « anni sessantacinque » sono sostituite dalle seguenti: « anni settanta »;

2) alla lettera b) le parole: « fino a sessantacinque » sono sostituite dalle seguenti: « fino a settanta ».

**16. 1.** Montagnoli.

*Al comma 1, sostituire la lettera b) con la seguente:*

b) al comma 2, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) alla lettera a) è aggiunto in fine il seguente periodo: « Tale limite può essere elevato, anno per anno, fino a settanta anni qualora il conducente consegua uno specifico attestato sui requisiti fisici e psichici a seguito di visita medica specialistica annuale, secondo le modalità stabilite nel regolamento; »

2) alla lettera b) le parole « fino a sessantacinque » sono sostituite dalle seguenti: « fino a settanta ».

**16. 1.** (Nuova formulazione) Montagnoli.

*Al comma 1, sostituire la lettera b) con la seguente:*

b) al comma 2, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) alla lettera a) è aggiunto in fine il seguente periodo: « Tale limite può essere elevato, anno per anno, fino a sessantotto anni qualora il conducente consegua uno specifico attestato sui requisiti fisici e psichici a seguito di visita medica specialistica annuale, secondo le modalità stabilite nel regolamento »;

2) alla lettera b) le parole « fino a sessantacinque » sono sostituite dalle seguenti: « fino a sessantotto ».

**16. 1.** (Ulteriore nuova formulazione) Montagnoli.

**(Approvato in linea di principio)**

*Apportare le seguenti modificazioni:*

a) al comma 1, aggiungere, in fine, la seguente lettera:

*b-bis)* dopo il comma 2 è inserito il seguente:

« *2-bis.* Fatto salvo quanto previsto dal comma 2, chi ha superato ottanta anni può continuare a condurre ciclomotori e veicoli per i quali è richiesta la patente di categoria A, B, C, E, qualora consegua uno specifico attestato rilasciato dalla commissione medica locale di cui al comma 4 dell'articolo 119, a seguito di visita medica specialistica biennale rivolta ad accertare la persistenza dei requisiti fisici e psichici richiesti »;

b) aggiungere, in fine, il seguente comma:

« *2-bis.* Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabilite le modalità di attuazione delle disposizioni di cui ai commi 2 e *2-bis* dell'articolo 115 del decreto legislativo n. 285 del 1992, rispettivamente modificato e introdotto dalle lettere *b)* e *b-bis)* del comma 1 del presente articolo, facendo riferimento, ai fini della valutazione dei requisiti fisici e psichici richiesti nell'ambito degli accertamenti di cui al comma *2-bis* del citato articolo 115, ai criteri di valutazione uniformi di cui al comma 5 dell'articolo 23 della presente legge ».

**16. 2.** Toto, Terranova, Garofalo.

***(Approvato in linea di principio)***

ART. 17.

*Al comma 2, aggiungere, in fine, i seguenti periodi:*

2. Chi ha frequentato il corso di cui ai commi *1-bis* e *1-ter* dell'articolo 116, organizzato secondo le modalità di cui al comma *11-bis* come modificato dal presente articolo, risulta munito di regolare

« attestato di frequenza del corso teorico e di superamento della prova pratica di guida di ciclomotori » rilasciato da un'autoscuola o da un istituto scolastico, ha compiuto 16 anni di età e non ha ancora conseguito la patente di categoria A ovvero la patente di categoria B, può guidare un veicolo appartenente alla categoria L6e, dotato di carrozzeria chiusa, di cui all'articolo 1, paragrafo 3, lettera *a)* della direttiva 2002/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 marzo 2002, solo previo superamento di un corso di guida pratica da svolgersi presso le autoscuole. Il citato veicolo della categoria L6e, destinato alle esercitazioni, deve essere munito di doppi comandi a pedale almeno per il freno di servizio e di apposito contrassegno con la scritta « scuola guida ». Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabilite le modalità di svolgimento del citato corso di guida pratica, le caratteristiche dei contrassegni di cui al precedente periodo ed, infine, le caratteristiche costruttive di sicurezza attiva e passiva che i veicoli appartenenti alla categoria L6e devono possedere per non costituire un grave pericolo per la circolazione e la sicurezza stradale. Le disposizioni di cui al presente comma si applicano anche nei confronti di coloro che abbiano conseguito la patente di categoria A1.

**17. 1.** Monai.

*Al comma 2, aggiungere, in fine, il seguente periodo:*

A partire dalla medesima data, il superamento di un corso di guida pratica da svolgersi presso le autoscuole è richiesto anche per la guida di un veicolo appartenente alla categoria L6e, dotato di carrozzeria chiusa, di cui all'articolo 1, paragrafo 3, lettera *a)* della direttiva 2002/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 marzo 2002. Il citato veicolo della categoria L6e, destinato alle esercitazioni, deve essere munito di doppi co-

mandi a pedale almeno per il freno di servizio e di apposito contrassegno con la scritta « scuola guida ». Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabilite le modalità di svolgimento del citato corso di guida pratica, le caratteristiche dei contrassegni di cui al precedente periodo ed, infine, le caratteristiche costruttive di sicurezza attiva e passiva che i veicoli appartenenti alla categoria L6e devono possedere per non costituire un grave pericolo per la circolazione e la sicurezza stradale.

**17. 2.** Monai.

ART. 19.

*Sopprimere il comma 1-ter.*

**19. 1.** Garofalo, Terranova, Toto.

*(Approvato in linea di principio)*

ART. 20.

*Dopo il comma 5, inserire il seguente:*

*5-bis.* All'articolo 335 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, sono apportate le seguenti modificazioni:

*a)* al comma 12, dopo le parole: « e costituiscono un centro » inserire le seguenti: « o più centri »;

*b)* al comma 12, alla fine, inserire il seguente periodo: « Nel caso di Consorzio avente più Centri di istruzione può essere utilizzato lo stesso parco veicolare ».

**20. 1.** Montagnoli.

*(Inammissibile)*

ART. 22.

*Aggiungere in fine il seguente comma:*

« *5-bis.* Le disposizioni di cui al capoverso « Art. 186-bis » della tabella dei punteggi allegata all'articolo 126-bis del decreto legislativo n. 285 del 1992, introdotte dalla lettera *e)* del comma 3 del presente articolo, entrano in vigore il giorno successivo a quello della pubblicazione della presente legge nella *Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana* ».

*Conseguentemente, all'articolo 34, aggiungere in fine il seguente comma:*

« *3-bis.* Le disposizioni di cui agli articoli 186, 186-bis e 187 del decreto legislativo n. 285 del 1992, modificate e introdotte dal presente articolo, entrano in vigore il giorno successivo a quello della pubblicazione della presente legge nella *Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana* ».

**22. 1.** Il Relatore.

*(Approvato in linea di principio)*

ART. 23.

*Al comma 1, dopo la lettera b), aggiungere la seguente:*

*b-bis)* al comma 2 l'ultimo periodo è modificato nel modo seguente: « In tutti i casi tali accertamenti devono essere effettuati nei gabinetti medici. Per quanto concerne il rilascio del documento abilitativo per i conducenti che effettuano professionalmente l'autotrasporto di persone e di cose su veicoli per la cui guida è richiesta la patente delle categorie C, CE, D e DE (Carta di qualificazione del conducente — CQC) — e del certificato di abilitazione professionale (CAP) associato alla corrispondente categoria di patente, l'accertamento del requisito psichico deve essere condotto con il supporto tecnico-professionale di psicologi abilitati, iscritti all'albo e con un minimo di cinque anni

di attività professionale, ovvero della stessa categoria dei medici previsti in questo articolo ».

**23. 1.** Simeoni.

**(Inammissibile)**

*Al comma 1, dopo la lettera b), aggiungere la seguente:*

*b-bis)* al comma 2, l'ultimo periodo è modificato nel modo seguente: « In tutti i casi tali accertamenti devono essere effettuati nei gabinetti medici e quello psichico deve essere condotto con il supporto tecnico-professionale di psicologi abilitati, iscritti all'albo e con un minimo di cinque anni di attività professionale, ovvero della stessa categoria dei medici previsti in questo articolo ».

**23. 2.** Simeoni.

**(Inammissibile)**

*Al comma 1, sopprimere le lettere c) e d).*

**23. 3.** Compagnon, Mereu.

*Al comma 1, dopo la lettera e), aggiungere la seguente:*

*f)* dopo il comma 1, è inserito il seguente:

*1-bis.* Non può ottenere la patente di guida di categoria C, CE, D, DE chi faccia uso abituale di sostanze stupefacenti o psicotrope o di sostanze alcoliche tali da impedire di condurre con sicurezza i veicoli per la cui guida è necessario conseguire la suddetta patente. A tal fine, l'interessato deve esibire apposita certificazione rilasciata dalla struttura competente individuata con decreto del Ministro della salute, del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con quello delle infrastrutture e dei trasporti.

**23. 4.** Compagnon, Mereu.

ART. 25.

*Al comma 1, lettera d), capoverso comma 12-bis, aggiungere in fine il seguente periodo:* Gli enti di cui al presente comma utilizzano la quota dei proventi ad essi destinati nella regione nella quale sono stati effettuati gli accertamenti.

**25. 1.** Montagnoli.

**(Approvato in linea di principio)**

*Al comma 1, lettera d), capoverso comma 12-ter, apportare le seguenti modificazioni:*

*a)* dopo le parole: « delle infrastrutture stradali » *inserire le seguenti:* « , ivi comprese la segnaletica e le barriere, »;

*b)* sopprimere le seguenti parole: « arredi, attrezzature e pertinenze »;

*c)* in fine, aggiungere le seguenti parole: « , nel rispetto della normativa vigente relativa al contenimento delle spese in materia di pubblico impiego e al patto di stabilità interno ».

**25. 2.** Il Relatore.

**(Approvato in linea di principio)**

*Al comma 2 aggiungere in fine il seguente periodo:* Sono inoltre definite le modalità di collocazione della segnaletica relativa ai dispositivi di cui al periodo precedente, che non può essere posta nei tratti di strada in cui non siano effettivamente collocati in modo permanente i citati dispositivi e mezzi tecnici.

**25. 3.** Baldelli, Toto.

*Al comma 2 aggiungere in fine il seguente periodo:* Sono inoltre definite le modalità di collocazione della segnaletica relativa ai dispositivi di cui al periodo precedente, che non può essere posta nei

tratti di strada in cui non siano effettivamente collocati i citati dispositivi e mezzi tecnici.

**25. 4.** Baldelli, Toto.

ART. 26.

*Dopo l'articolo 26 è aggiunto il seguente:*

Art. 26-bis.

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

1. Dopo il comma 10 dell'articolo 182 del decreto legislativo n. 285 del 1992, è aggiunto il seguente:

11. I velocipedi, durante la marcia fuori dei centri abitati e nei centri abitati privi di illuminazione pubblica, hanno l'obbligo di usare le luci anteriori e posteriori ed i catadiottri nei pedali e nelle ruote. Per i conducenti è fatto obbligo di indossare il giubbotto catarifrangente ovvero, in alternativa, le bretelle retro-ri-flettenti ad alta visibilità.

**26. 01.** Compagnon, Mereu.

*(Inammissibile)*

ART. 30.

*Sostituirlo con il seguente:*

Art. 30.

*(Modifiche all'articolo 173 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di uso di lenti o di determinati apparecchi e di divieto di fumo durante la guida).*

All'articolo 173 del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 1 è sostituito dal seguente:

1. Il titolare di patente di guida o di certificato di idoneità alla guida dei ciclomotori al quale, in sede di rilascio o rinnovo della patente o del certificato di idoneità, sia stato prescritto di integrare le proprie deficienze organiche e minora-zioni anatomiche o funzionali per mezzo di lenti o di determinati apparecchi, ha l'obbligo di usarli durante la guida;

b) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

« 2-bis. È vietato al conducente di fumare durante la marcia del veicolo. Chiunque viola la disposizione del presente comma è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 36 a euro 148. La sanzione è raddoppiata in caso di presenza del monitor a bordo del veicolo ».

*Conseguentemente nella tabella dei punteggi di cui all'articolo 126-bis, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, al capoverso « Art. 173 » aggiungere le seguenti parole: « comma 2-bis-5 ».*

**30. 1.** Monai.

*(Inammissibile)*

ART. 34.

*Apportare le seguenti modificazioni:*

a) al comma 1, lettera a), numero 2), sopprimere le seguenti parole: « ovvero di applicazione della pena su richiesta delle parti » e: « ai sensi dell'articolo 240, secondo comma, del codice penale »;

b) al comma 3, lettera a) sopprimere le seguenti parole: « ovvero di applicazione della pena su richiesta delle parti » e: « ai

sensi dell'articolo 240, secondo comma, del codice penale ».

**34. 1.** Monai.

***(Inammissibile, limitatamente alla soppressione delle parole: « ovvero di applicazione della pena su richiesta delle parti »)***

*Apportare le seguenti modificazioni:*

a) al comma 1, lettera a), numero 2), sopprimere le seguenti parole: « ai sensi dell'articolo 240, secondo comma, del codice penale »;

b) al comma 3, lettera a), sopprimere le seguenti parole: « ai sensi dell'articolo 240, secondo comma, del codice penale ».

**34. 2.** Il Relatore.

***(Approvato in linea di principio)***

*Al comma 3, lettera c), capoverso comma 2-bis, aggiungere in fine il seguente periodo: Ove necessario a garantire la neutralità finanziaria di cui al precedente periodo, il medesimo decreto può prevedere che gli accertamenti di cui al presente comma siano effettuati, anziché su campioni di mucosa del cavo orale, su campioni di fluido del cavo orale.*

**34. 3.** Il Relatore.

***(Approvato in linea di principio)***

ART. 36.

*Sopprimerlo.*

**36. 1.** Compagnon, Mereu.

***(Approvato in linea di principio)***

ART. 38.

*Al comma 1, lettera f), capoverso comma 1-quater, apportare le seguenti modificazioni:*

a) al secondo periodo, sostituire le parole: « e devono essere installati ed utilizzati » con le seguenti: « e fuori dei centri abitati possono essere installati ed utilizzati »;

b) al terzo periodo, dopo le parole: « I tratti di strada » inserire le seguenti: « di cui al periodo precedente ».

**38. 1.** Montagnoli.

***(Approvato in linea di principio)***

*Al comma 1, lettera f), capoverso comma 1-quater, apportare le seguenti modificazioni:*

a) al secondo periodo, sostituire le parole: « e devono essere installati ed utilizzati » con le seguenti: « e fuori dei centri abitati possono essere installati ed utilizzati »;

b) al terzo periodo, dopo le parole: « I tratti di strada » inserire le seguenti: « di cui al periodo precedente ».

**38. 2.** Toto, Garofalo, Terranova.

***(Approvato in linea di principio)***

ART. 40.

*Al comma 1, sostituire le parole: a 150 euro con le seguenti: a 200 euro.*

**40. 1.** Terranova, Garofalo, Toto.

***(Approvato in linea di principio)***

ART. 42.

*Al comma 1, anteporre la seguente lettera:*

*0a) al comma 2 sono aggiunte, in fine, le seguenti lettere:*

*« c-bis) al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nella misura del 20*

per cento del totale annuo, per la realizzazione degli interventi previsti nei programmi annuali di attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale; una quota non inferiore a un quarto delle risorse di cui alla presente lettera è destinata a interventi specificamente finalizzati alla sostituzione, all'ammodernamento, al potenziamento, alla messa a norma e alla manutenzione della segnaletica stradale; un'ulteriore quota non inferiore a un quarto delle risorse di cui alla presente lettera è destinata, ad esclusione delle strade e delle autostrade affidate in concessione, a interventi di installazione, di potenziamento, di messa a norma e di manutenzione delle barriere, nonché di sistemazione del manto stradale;

*c-ter)* al Ministero dell'interno, nella misura del 10 per cento del totale annuo, per l'acquisto di automezzi, mezzi e attrezzature delle forze di polizia, di cui all'articolo 12, comma 1, lettere *a)*, *b)*, *c)*, *d)* e *f-bis)*, destinati al potenziamento dei servizi di controllo finalizzati alla sicurezza della circolazione stradale e ripartiti annualmente con decreto del Ministro dell'interno, proporzionalmente all'ammontare complessivo delle sanzioni relative a violazioni accertate da ciascuna delle medesime forze di polizia;

*c-quater)* al Ministero dell'interno, nella misura del 2,5 per cento del totale annuo, per le spese relative all'effettuazione degli accertamenti di cui agli articoli 186, 186-*bis* e 187, comprese le spese sostenute da soggetti pubblici su richiesta degli organi di polizia di cui alla lettera *c-ter)*;

*c-quinquies)* al Fondo di cui all'articolo 6-*bis* del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 ottobre 2007, n. 160, nella misura dell'1 per cento del totale annuo, per il finanziamento delle attività di ricerca e di sperimentazione nel settore degli strumenti e dei dispositivi volti a contrastare la guida in stato di ebbrezza o dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope »;

*Conseguentemente al comma 1, lettera e), dopo il capoverso 5-bis, aggiungere i seguenti:*

*5-ter.* Ogni provincia e comune trasmette in via informatica al Ministero dell'interno e al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro il 31 maggio di ciascun anno, la delibera di cui al comma 5 e una relazione in cui sono indicati, con riferimento all'anno precedente, l'ammontare complessivo dei proventi di cui al comma 1 di spettanza dell'ente, come risultante dal rendiconto approvato nel medesimo anno, l'importo delle risorse destinate alle finalità di cui al comma 4 e gli interventi realizzati a valere su tali risorse, con la specificazione degli oneri sostenuti per ciascun intervento. In caso di mancata trasmissione della relazione di cui al periodo precedente o nel caso in cui si riscontri un utilizzo dei medesimi proventi difforme rispetto a quanto previsto dal comma 4, il finanziamento destinato all'ente a valere sul Fondo ordinario, di cui all'articolo 34, comma 1, lettera *a)*, del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 504, per l'anno successivo è ridotto per un importo pari al 3 per cento del finanziamento medesimo.

*5-quater.* Con decreto del Ministro dell'interno, da emanare di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentita la Conferenza Stato-città ed autonomie locali, è approvato il modello della relazione di cui al comma 5-*ter* e sono definiti le modalità di trasmissione, in via informatica, della stessa, nonché le modalità e i tempi di determinazione della riduzione dei finanziamenti di cui al medesimo comma 5-*ter*.

*5-quinquies.* Le risorse derivanti dall'eventuale riduzione dei finanziamenti a valere sul citato Fondo ordinario, operata in attuazione delle disposizioni di cui al comma 5-*ter*, sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, per una quota pari al 50 per cento, allo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per le finalità di cui alla lettera *c-bis)* del comma 2, e, per la restante quota del 50 per cento, allo stato di previsione del Ministero del-

l'interno, per le finalità di cui alla lettera *c-ter*) del medesimo comma 2.

*5-sexies*. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

*5-septies*. Sull'assegnazione e sull'utilizzo delle risorse di cui al comma *5-quinquies* il Ministro dell'interno e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti riferiscono al Parlamento nell'ambito delle relazioni di cui al comma *3-bis*.

*5-octies*. Il decreto di cui al comma *5-quater* dell'articolo 208 del decreto legislativo n. 285 del 1992, introdotto dalla lettera *d*) del comma 1 del presente articolo, è emanato entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

*Conseguentemente sopprimere il comma 3.*

#### **42. 1. Monai.**

*Al comma 1, lettera e), dopo il capoverso 5-bis, aggiungere i seguenti:*

*5-ter*. Ogni provincia e comune trasmette in via informatica al Ministero dell'interno e al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro il 31 maggio di ciascun anno, la delibera di cui al comma 5 e una relazione in cui sono indicati, con riferimento all'anno precedente, l'ammontare complessivo dei proventi di cui al comma 1 di spettanza dell'ente, come risultante dal rendiconto approvato nel medesimo anno, l'importo delle risorse destinate alle finalità di cui al comma 4 e gli interventi realizzati a valere su tali risorse, con la specificazione degli oneri sostenuti per ciascun intervento. In caso di mancata trasmissione della relazione di cui al periodo precedente o nel caso in cui si riscontri un utilizzo dei medesimi proventi difforme rispetto a quanto previsto dal comma 4, il finanziamento destinato all'ente a valere sul Fondo ordinario, di cui all'articolo 34, comma 1, lettera *a*), del decreto legislativo 30 dicembre 1992,

n. 504, per l'anno successivo è ridotto per un importo pari al 3 per cento del finanziamento medesimo.

*5-quater*. Con decreto del Ministro dell'interno, da emanare di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentita la Conferenza Stato-città ed autonomie locali, è approvato il modello della relazione di cui al comma *5-ter* e sono definiti le modalità di trasmissione, in via informatica, della stessa, nonché le modalità e i tempi di determinazione della riduzione dei finanziamenti di cui al medesimo comma *5-ter*.

#### **42. 2. Monai.**

*Al comma 2, alla lettera a) sostituire le parole: « 20 per cento » con le seguenti: « 25 per cento ».*

*Conseguentemente, sopprimere la lettera c).*

*Conseguentemente, alla lettera d), le parole: 5 per cento sono sostituite con le seguenti: 10 per cento.*

*Conseguentemente, alla lettera e), le parole: 10 per cento sono sostituite con le seguenti: 5 per cento.*

#### **42. 3. Compagnon, Mereu.**

*Al comma 2, apportare le seguenti modificazioni:*

*a) alla lettera a) sostituire le parole: del 20 per cento con le seguenti: del 25 per cento;*

*b) alla lettera e) sostituire le parole: del 10 per cento con le seguenti: del 5 per cento.*

#### **42. 4. Terranova, Garofalo, Toto.**

***(Approvato in linea di principio)***

*Dopo il comma 5-bis aggiungere il seguente:*

5-ter. L'Ente concessionario della rete stradale nazionale deve utilizzare la quota dei proventi ad esso destinati di cui al comma 1, nella Regione nella quale sono stati elevati.

**42. 5.** Montagnoli.

**(Inammissibile)**

ART. 44.

*Al comma 1, sopprimere le lettere a) e c-bis).*

**44. 1.** Monai.

ART. 45.

*Al comma 1, lettera a), sopprimere le parole da: ed è aggiunto in fine il seguente periodo: fino alla fine della lettera.*

**45. 1.** Baldelli, Toto.

*Al comma 2, lettera a), sopprimere le parole: « Si applicano altresì le disposizioni dell'articolo 126-bis ».*

**45. 2.** Baldelli, Toto.

ART. 46-bis.

*All'articolo 46-bis sono apportate le seguenti modificazioni:*

*a) sostituire il comma 3, con il seguente:*

3. I programmi di cui al comma 1 dell'articolo 230 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come da ultimo modificato dal comma 1 del presente articolo, sono svolti obbligatoriamente a decorrere dall'anno scolastico 2011-2012.

*b) dopo il comma 3, aggiungere il seguente:*

3-bis. Al fine di garantire la piena attuazione di quanto previsto dal presente articolo, le entrate derivanti dalle sanzioni amministrative pecuniarie conseguite per effetto delle disposizioni di cui agli articoli 1, 2, 5, 12, 14, 22, 24, 25, 26, 27, 31, 32, 34, 36, 53, 54, 55 e 56 della presente legge, accertate trimestralmente, affluiscono in un apposito fondo costituito presso il Ministero dell'Istruzione, dell'Università e delle Ricerche denominato « Fondo per l'educazione stradale » per essere destinate, fino ad un limite di un milione di euro all'anno, a decorrere dall'anno 2011, al finanziamento di corsi volti all'educazione stradale nelle scuole di ogni ordine e grado, nonché alla predisposizione dei programmi obbligatori di cui all'articolo 230 comma 1 del decreto legislativo n. 285 del 1992 come modificato dalla presente legge. Con decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministro dell'Istruzione, dell'Università e delle Ricerche, sono determinate le modalità di attuazione del presente articolo in modo tale da non determinare maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le risorse di cui al presente comma devono considerarsi aggiuntive rispetto a quelle destinate al Ministero dell'Istruzione dell'Università e delle Ricerche ai sensi dell'articolo 208 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come modificato della presente legge.

**46-bis. 1.** Monai.

ART. 47.

*Al comma 2 sono apportate le seguenti modifiche:*

*1) sostituire la lettera b) con la seguente:*

*b) individuare, nell'ambito dei predetti indirizzi, le linee di azione prioritarie di intervento per la predisposizione del Piano nazionale della sicurezza stradale, sulla base dei risultati ottenuti, delle risorse che sono stanziati ogni anno per*

consentire il rifinanziamento del Piano nazionale per la sicurezza stradale e, in fine, delle disposizioni varate a livello nazionale e comunitario;

2) dopo la lettera d) inserire la seguente:

*d-bis*) verificare le condizioni di viabilità, di sicurezza stradale e di manutenzione dell'intera infrastruttura stradale nazionale;

3) dopo la lettera f) inserire la seguente:

*f-bis*) favorire e promuovere la predisposizione di un piano nazionale di rilevazione dei dati relativi all'incidentalità stradale;

4) dopo la lettera h) inserire la seguente:

*h-bis*) favorire l'aggiornamento della normativa e delle procedure di omologazione delle barriere stradali, della segnaletica, dei dispositivi luminosi su strada e di tutti i dispositivi per la rilevazione delle infrazioni previste dal nuovo codice della strada;

**47. 1.** Monai.

ART. 50.

*Aggiungere in fine il seguente periodo:* È in ogni caso escluso che il dispositivo possa essere usato per localizzare o seguire a distanza il veicolo.

**50. 1.** Mario Pepe (PdL).

**(Inammissibile)**

ART. 54.

*Sopprimerlo.*

**54. 1.** Compagnon, Mereu.

ART. 55.

*Al comma 1, lettera a), sostituire il capoverso comma 2-quater con il seguente:*

*2-quater.* I titolari e i gestori dei locali di cui al comma 2, che proseguano la propria attività oltre le ore 24, devono esporre all'entrata, all'interno e all'uscita dei locali apposite tabelle che riproducano:

a) la descrizione dei sintomi correlati ai diversi livelli di concentrazione alcolemica nell'aria alveolare espirata;

b) le quantità, espresse in centimetri cubici, delle bevande alcoliche più comuni che determinano il superamento del tasso alcolemico per la guida in stato di ebbrezza, pari a 0,5 grammi per litro, da determinare anche sulla base del peso corporeo.

**55. 1.** Monai.

*Al comma 1, lettera a), sostituire il capoverso comma 2-quater, con il seguente:*

*2-quater.* I titolari e i gestori dei locali di cui al comma 2, che proseguano la somministrazione di bevande alcoliche oltre le ore 24, devono avere presso almeno un'uscita del locale un apparecchio di rilevazione del tasso alcolemico, di tipo precursore chimico o elettronico, a disposizione dei clienti che desiderino verificare il proprio stato di idoneità alla guida dopo l'assunzione di alcool.

**55. 2.** Zeller, Brugger.

*Al comma 1, lettera a), sostituire il capoverso comma 2-quinquies con il seguente:*

*2-quinquies.* I titolari e i gestori di stabilimenti balneari muniti della licenza di cui ai commi primo e secondo dell'articolo 86 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza di cui al regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, e successive modificazioni, sono autorizzati a svolgere nelle ore pomeridiane particolari forme di

intrattenimento e svago danzante, congiuntamente alla somministrazione di bevande alcoliche in tutti i giorni della settimana, nel rispetto della normativa vigente in materia e, ove esistenti, secondo quanto disciplinato dai regolamenti o dalle ordinanze comunali e comunque non prima delle ore 17 e non oltre le ore 20. Sono fatte salve le autorizzazioni per le ore serali e notturne. Per lo svolgimento delle forme di intrattenimento pomeridiano di cui al presente comma non si applica l'articolo 80 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza di cui al regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, e successive modificazioni.

**55. 3.** Pini, Montagnoli.

*Al comma 1, lettera a), capoverso comma 2-quinquies, sostituire le parole da: « possono svolgere nelle ore pomeridiane » fino alla fine del comma con le seguenti:*

« sono autorizzati a svolgere nelle ore pomeridiane particolari forme di intrattenimento e svago danzante, congiuntamente alla somministrazione di bevande alcoliche, in tutti i giorni della settimana, nel rispetto della normativa vigente in materia e, ove adottati, dei regolamenti e dalle ordinanze comunali, comunque non prima delle ore 17 e non oltre le ore 20. Sono fatte salve le autorizzazioni già rilasciate per lo svolgimento delle forme di intrattenimento e svago di cui al presente comma nelle ore serali e notturne ».

**55. 3.** *(Nuova formulazione).* Pini, Montagnoli.

*(Approvato in linea di principio)*

*Al comma 1, lettera b), capoverso 3, sostituire le parole: due distinte violazioni dell'obbligo con le seguenti: tre distinte violazioni dell'obbligo.*

**55. 4.** Zeller, Brugger, Nicco.

€ 4,00



\*16STC0009870\*