

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 svolgerei 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 palletti, 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.

Francamente, 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 adegua 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 sottopongano 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-