

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDE LEGISLATIVA

14.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 14 LUGLIO 2010

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARIO VALDUCCI

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		<i>Commissione permanente della Camera 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</i>	3	Valducci Mario, <i>Presidente, Relatore</i>	3, 4, 5, 6 9, 10, 11, 16
Proposta di legge (<i>Seguito della discussione e approvazione</i>):		Biasotti Sandro (PdL)	15
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: Disposi- zioni in materia di sicurezza stradale (<i>Ap- provata, in un testo unificato, dalla IX</i>		Buonanno Gianluca (LNP)	11
		Compagnon Angelo (UdC)	3, 4, 14
		Crosio Jonny (LNP)	9
		Desiderati Marco (LNP)	10, 11
		Garofalo Vincenzo (PdL)	10
		Giachino Bartolomeo, <i>Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti</i> .	4, 9, 10, 11

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.

	PAG.		PAG.
Lovelli Mario (PD)	11	Votazione nominale:	
Meta Michele Pompeo (PD)	11	Valducci Mario, <i>Presidente</i>	16
Montagnoli Alessandro (LNP)	5, 6, 10, 15	ALLEGATI:	
Nicco Roberto Rolando (Misto-Min.ling.)	10, 12	<i>Allegato 1:</i> Emendamenti esaminati	21
Toto Daniele (Pdl)	5, 10	<i>Allegato 2:</i> Ordini del giorno	26
Sostituzioni:		<i>Allegato 3:</i> Correzioni di forma	44
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	16		

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 15,20.

(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.

Avverto che le Commissioni competenti in sede consultiva hanno espresso il parere sugli emendamenti approvati in linea di principio di propria competenza. Ho, pertanto, presentato in qualità di relatore nuove formulazioni di alcuni emendamenti approvati in linea di principio, finalizzate a recepire i pareri espressi dalle Commissioni in sede consultiva (*vedi allegato 1*).

In particolare, le nuove formulazioni degli emendamenti Montagnoli 16.1 e Toto 16.2 recepiscono le condizioni contenute nel parere della Commissione bilancio, tesoro e programmazione, che vanno nella direzione di prevedere espressamente che le visite mediche siano sostenute a spese dei richiedenti.

ANGELO COMPAGNON. Chiedo scusa, presidente, gli emendamenti 16.1 e il 16.2 subiscono questa piccola modifica, ma le volevo chiedere: rimane fermo il contenuto degli emendamenti e quindi il limite a 68 anni per i conducenti professionali e la visita biennale per il rinnovo della patente agli ultraottantenni, non è vero?

PRESIDENTE. Il resto rimane tutto invariato.

La nuova formulazione dell'emendamento Montagnoli 25.1 recepisce la condizione contenuta nel parere della Commissione affari costituzionali, della Presidenza del Consiglio e interni, con la quale si richiede che, qualora la proprietà della strada sia direttamente in capo allo Stato, non sia possibile effettuare la ripartizione dei proventi.

ANGELO COMPAGNON. Chiedo scusa, presidente, ma sarebbe opportuno un chiarimento sull'applicazione della disposizione all'ANAS, che mi pare riconducibile al complesso delle amministrazioni dello Stato.

PRESIDENTE. Oggi l'ANAS è una Spa e come tale è una persona giuridica privata, che ha come azionista unico lo Stato, ma non è compresa nel bilancio dello Stato. La condizione della Commissione Affari costituzionali si riferisce esclusivamente allo Stato in senso proprio.

La nuova formulazione dell'emendamento Pini 55.3 recepisce il parere della Commissione attività produttive, commercio e turismo, che, rispetto alla disposizione che riguarda gli stabilimenti balneari, prevede che venga aggiunta alla fine la seguente frase « per lo svolgimento delle forme di intrattenimento di cui al presente comma non si applica l'articolo 80 del citato testo unico di cui al regio decreto del 1931, n. 773 ».

È un'aggiunta in materia di pubblica sicurezza in merito alle autorizzazioni date dal comune agli esercizi commerciali, che sono competenza della Commissione attività produttive.

La Commissione giustizia ha espresso parere favorevole su tutti gli emendamenti a essa trasmessi.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere favorevole sulle nuove formulazioni degli emendamenti Montagnoli 16.1, Toto 16.2, Montagnoli 25.1 e Pini 55.3.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dei singoli articoli e degli emendamenti ad essi riferiti.

Avverto che, deliberando la Commissione un testo già approvato in prima lettura dalla Camera e successivamente modificato dal Senato, ai sensi dell'articolo 70, comma 2, del Regolamento, saranno oggetto di deliberazione solo gli articoli ai quali il Senato ha apportato modifiche.

Passiamo all'esame dell'articolo 1. Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 2. Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 3. Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 4. Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 5 e degli emendamenti ad esso riferiti.

Pongo in votazione gli identici emendamenti Velo 5.1 e Garofalo 5.2, approvati in linea di principio.

(Sono approvati).

Pongo in votazione l'articolo 5, con le modifiche testé apportate.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 6. Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 7. Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 8. Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 9. Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Avverto che il Senato non ha modificato l'articolo 10.

Passiamo all'esame dell'articolo 11. Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 12, e dell'emendamento ad esso riferito.

Pongo in votazione l'emendamento Velo 12.2, approvato in linea di principio.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 12, con le modifiche testé apportate.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 13. Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 14 e dell'emendamento ad esso riferito.

Pongo in votazione l'emendamento 14.1 del relatore, approvato in linea di principio.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 14, con le modifiche testé apportate.

(È approvato).

Avverto che l'articolo 15 non ha subito modifiche da parte del Senato.

Passiamo all'esame dell'articolo 16, e degli emendamenti ad esso riferiti.

Chiedo al presentatore se intenda accettare la terza nuova formulazione dell'emendamento Montagnoli 16.1, volta a recepire una condizione contenuta nel parere della V Commissione.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Accetto, signor presidente, la terza nuova formulazione proposta dell'emendamento 16.1 a mia firma.

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

(È approvato).

Chiedo al presentatore se intende accettare la nuova formulazione dell'emendamento Toto 16.2, volta a recepire una condizione contenuta nel parere della V Commissione.

DANIELE TOTO. Accetto la nuova formulazione proposta dell'emendamento a mia firma 16.2.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Toto 16.2, come riformulato.

(È approvato).

Nessuno chiedendo di parlare, pongo in votazione l'articolo 16, con le modifiche testé apportate.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 17. Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Avverto che l'articolo 18 non ha subito modifiche da parte del Senato.

Passiamo all'esame dell'articolo 19 e dell'emendamento ad esso riferito.

Pongo in votazione l'emendamento 19.1 del relatore, approvato in linea di principio.

(È approvato).

Nessuno chiedendo di parlare, pongo in votazione l'articolo 19, con le modifiche testé apportate.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 20. Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Avverto che l'articolo 21 non ha subito modifiche da parte del Senato.

Passiamo all'esame dell'articolo 22 e dell'emendamento ad esso riferito.

Pongo in votazione l'emendamento 22.1 del relatore, approvato in linea di principio.

(È approvato).

Nessuno chiedendo di parlare, pongo in votazione l'articolo 22, con le modifiche testé apportate.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 23. Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Avverto che l'articolo 24 non ha subito modifiche da parte del Senato.

Passiamo all'esame dell'articolo 25 e degli emendamenti ad esso riferiti.

Chiedo al presentatore se intende accettare la nuova formulazione dell'emendamento Montagnoli 25.1.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Accetto la nuova formulazione proposta, signor presidente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la nuova formulazione dell'emendamento Montagnoli 25.1.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento 25.2 del relatore, approvato in linea di principio.

(È approvato).

Nessuno chiedendo di intervenire, pongo in votazione l'articolo 25, con le modifiche testé apportate.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 26. Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 27. Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 28. Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 29. Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 30. Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 31. Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 32. Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 33. Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 34 e degli emendamenti ad esso riferiti.

Pongo in votazione l'emendamento 34.2 del relatore, approvato in linea di principio.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento 34.3 del relatore, approvato in linea di principio.

(È approvato).

Nessuno chiedendo di parlare, pongo in votazione l'articolo 34, con le modifiche testé apportate.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 35. Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 36 e dell'emendamento ad esso riferito.

Avverto che la Commissione ha approvato in linea di principio l'emendamento Compagnon 36.1, interamente soppressivo dell'articolo 36.

Pongo quindi in votazione, ai sensi dell'articolo 87, comma 2 del Regolamento, il mantenimento dell'articolo 36.

(È respinto).

L'articolo 36 si intende soppresso.

Passiamo all'esame dell'articolo 37. Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 38 e degli emendamenti ad esso riferiti.

Pongo in votazione gli identici emendamenti Montagnoli 38.1 e Toto 38.2, approvati in linea di principio.

(Sono approvati).

Nessuno chiedendo di parlare, pongo in votazione l'articolo 38, con le modifiche testé apportate.

(È approvato).

Avverto che l'articolo 39 non ha subito modifiche da parte del Senato.

Passiamo all'esame dell'articolo 40 e dell'emendamento ad esso riferito.

Pongo quindi in votazione l'emendamento Terranova 40.1, approvato in linea di principio.

(È approvato).

Nessuno chiedendo di parlare, pongo in votazione l'articolo 40, con le modifiche testé apportate.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 41. Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 42 e dell'emendamento ad esso riferito.

Pongo in votazione l'emendamento Terranova 42.4, approvato in linea di principio.

(È approvato).

Nessuno chiedendo di parlare, pongo in votazione l'articolo 42, con le modifiche testé apportate.

(È approvato).

Avverto che l'articolo 43 non ha subito modifiche da parte del Senato.

Passiamo all'esame dell'articolo 44. Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 45. Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Avverto che l'articolo 46 non ha subito modifiche da parte del Senato.

Passiamo all'esame dell'articolo 46-bis, introdotto dalla Commissione nel corso dell'esame in sede referente in seconda lettura da parte della Camera. Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 47. Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 48. Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 49. Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 50. Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 51. Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 52. Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Avverto che l'articolo 53 non ha subito modifiche da parte del Senato.

Passiamo all'esame dell'articolo 54. Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 55 e dell'emendamento ad esso riferito.

Chiedo al presentatore se intende accettare l'ulteriore nuova formulazione dell'emendamento Pini 55.3.

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

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Pini 55.3 nell'ulteriore nuova formulazione.

(È approvato).

Nessuno chiedendo di parlare, pongo in votazione l'articolo 55, con le modifiche testé apportate.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 56. Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Avverto che l'articolo 57 non ha subito modifiche da parte del Senato.

Passiamo all'esame dell'articolo 58. Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Avverto che gli articoli 59 e 60 non hanno subito modifiche da parte del Senato.

Passiamo all'esame dell'articolo 61. Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 62. Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 63. Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

È, pertanto, esaurita la votazione delle proposte emendative degli articoli del provvedimento.

Avverto che sono stati presentati ordini del giorno (*vedi allegato 2*).

Nessuno chiedendo di intervenire per illustrare gli ordini del giorno, invito il rappresentante del Governo ad esprimere il parere.

Avverto che non saranno posti in votazione gli ordini del giorno che il Governo ha accettato pienamente. Per quanto riguarda gli ordini del giorno accolti dal Governo come raccomandazione, chiederò al presentatore se insiste per la votazione. Saranno naturalmente posti in votazione gli ordini del giorno non accettati dal Governo.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Accetto l'ordine del giorno Bergamini n. 0/44 e abb.-B/IX/1, accolgo come raccomandazione l'ordine del giorno Crosio n. 0/44 e abb.-B/IX/2, accetto l'ordine del giorno Nizzi n. 0/44 e abb.-B/IX/3, accetto con riformulazione l'ordine del giorno Montagnoli n. 0/44 e abb.-B/IX/4; la riformulazione è necessaria, in quanto l'ordine del giorno di per sé contraddice il discorso della targa personale. Il fatto, però, che si possa aggiungere l'indicazione di un simbolo che individui la provincia potrebbe, se il presentatore non accetta la riformulazione, essere accolto come raccomandazione. Accetto gli ordini del giorno Velo n. 0/44 e abb.-B/IX/5 e Terranova n. 0/44 e abb.-B/IX/19, accetto con riformulazione l'ordine del giorno Toto n. 0/44 e abb.-B/IX/17, accolgo come raccomandazione l'ordine del giorno Zeller n. 0/44 e abb.-B/IX/6, accetto con riformulazione l'ordine del giorno Desiderati n. 0/44 e abb.-B/IX/7, accolgo come raccomandazione l'ordine del giorno Monai n. 0/44 e abb.-B/

IX/8, accetto gli ordini del giorno Iapicca n. 0/44 e abb.-B/IX/18, Antonino Foti n. 0/44 e abb.-B/IX/9, Meta n. 0/44 e abb.-B/IX/10, Tullo n. 0/44 e abb.-B/IX/11, Garofalo n. 0/44 e abb.-B/IX/12, accetto con riformulazione l'ordine del giorno Buonanno n. 0/44 e abb.-B/IX/13; il Governo lo accoglie con una piccola rielaborazione, in quanto la formulazione « impegna il Governo ad attivarsi in tempi rapidi nel dispositivo dell'impegno » appare eccessivamente perentoria e non gentile rispettosa nei confronti del Governo; poiché il modo e il tono compongono la musica, usiamo sempre toni gradevoli. Propongo quindi la seguente formulazione: « ad attivarsi al fine di rielaborare ». Accetto con riformulazione l'ordine del giorno Torazzi n. 0/44 e abb.-B/IX/14; anche in questo caso sostituirei la formulazione « impegna il Governo ad attivarsi in tempi rapidi » con la seguente: « impegna il Governo a valutare la possibilità di modificare l'articolo 62... ». Accetto con riformulazione gli ordini del giorno Motta n. 0/44 e abb.-B/IX/15 e Lovelli n. 0/44 e abb.-B/IX/16.

PRESIDENTE. Riepiloghiamo rapidamente.

L'ordine del giorno Bergamini n. 0/44 e abb.-B/IX/1 è accettato dal Governo.

L'ordine del giorno Crosio n. 0/44 e abb.-B/IX/2 è accolto come raccomandazione. Chiedo al presentatore se insiste per la votazione.

JONNY CROSIO. Non insisto, presidente

PRESIDENTE. L'ordine del giorno Nizzi 0/44 e abb.-B/IX/3 è accettato dal Governo.

L'ordine del giorno Montagnoli n. 0/44 e abb.-B/IX/4 è accettato con la seguente riformulazione: « a valutare la possibilità di inserire il simbolo della regione e la sigla della provincia di residenza del proprietario del veicolo, aggiungendoli nella targa o in prossimità di essa. »

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Poiché tra 15 giorni sarete tutti impegnati a illustrare il lavoro compiuto nelle vostre realtà locali, osservo che l'ordine del giorno sulla targa riguarda non solo le regioni ma anche tutte le province.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno n. 0/44 e abb.-B/IX/4 chiede, dunque, che si possa apporre il simbolo della regione e la sigla delle province nella targa o in prossimità di essa. Chiedo al presentatore se accetta la riformulazione dell'ordine del giorno Montagnoli n. 0/44 e abb.-B/IX/4.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. La accetto, signor presidente.

PRESIDENTE. Gli ordini del giorno Velo n. 0/44 e abb.-B/IX/5 e Terranova n. 0/44 e abb.-B/IX/19 sono accettati dal Governo.

L'ordine del giorno Toto 0/44 e abb.-B/IX/17 è accettato con riformulazione.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esiste un problema legato al fatto che se un veicolo supera più volte i limiti di velocità in tratti di strada in cui c'è il sistema *tutor* gli vengono comminate più multe. Propongo quindi di apportare la seguente riformulazione: « impegna il Governo a valutare la possibilità che si eviti che il superamento del limite di velocità da parte del medesimo veicolo (...) implichi l'applicazione ripetuta della sanzione prevista. »

PRESIDENTE. Sarebbe opportuno che il Governo intervenisse con delle circolari volte a chiarire definitivamente questo aspetto. Chiedo al presentatore se intende accettare la riformulazione dell'ordine del giorno Toto n. 0/44 e abb.-B/IX/17.

DANIELE TOTO. Accetto la riformulazione, signor presidente.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno Zeller n. 0/44 e abb.-B/IX/6 è accolto come raccomandazione.

ROBERTO ROLANDO NICCO. In qualità di cofirmatario, non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno Desiderati n. 0/44 e abb.-B/IX/7 è accettato con riformulazione.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. La riformulazione è volta quindi ad « impegnare il Governo a valutare la possibilità di prevedere un'apposita patente di servizio anche per i conducenti di veicoli adibiti al soccorso da parte delle organizzazioni di volontariato riconosciute ai sensi della legge n. 266 del 1991, da impiegarsi nell'espletamento dei compiti di istituto ».

MARCO DESIDERATI. Accetto la riformulazione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno Monai n. 0/44 e abb.-B/IX/8 è accolto come raccomandazione.

Gli ordini del giorno Iapicca n. 0/44 e abb.-B/IX/18 e Antonino Foti n. 0/44 e abb.-B/IX/9 sono accettati dal Governo.

VINCENZO GAROFALO. Signor presidente, in accordo con il proponente sottoscrivo l'ordine del giorno Antonino Foti n. 0/44 e abb.-B/IX/9.

PRESIDENTE. Gli ordini del giorno Meta n. 0/44 e abb.-B/IX/10, Antonino Foti n. 0/44 e abb.-B/IX/9 e Garofalo n. 0/44 e abb.-B/IX/12 sono accettati dal Governo.

L'ordine del giorno Buonanno n. 0/44 e abb.-B/IX/13 è accettato con una riformulazione.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i*

trasporti. Propongo di riformulare l'ordine del giorno con l'esclusione delle parole « in tempi rapidi ».

GIANLUCA BUONANNO. Accetto la riformulazione, signor presidente.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno Torazzi n. 0/44 e abb.-B/IX/14 è accettato con una riformulazione.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Riguardo all'ordine del giorno Torazzi n. 0/44 e abb.-B/IX/14, la riformulazione è volta a prevedere l'impegno del Governo di valutare la possibilità di modificare l'articolo 62 con cui si ammette la circolazione degli autosnodati e i filosnodati per una lunghezza massima di 25 metri così da permetterne la loro circolazione.

MARCO DESIDERATI. In qualità di cofirmatario dell'ordine del giorno, ne accetto la riformulazione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno Motta n. 0/44 e abb.-B/IX/15 è accettato con una riformulazione.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. La riformulazione è volta ad impegnare il Governo a valutare la possibilità di assumere le iniziative indicate nell'ordine del giorno medesimo.

MARIO LOVELLI. Sottoscrivo, in accordo con i proponenti, l'ordine del giorno Motta n. 0/44 e abb.-B/IX/15 e in qualità di cofirmatario ne accetto la riformulazione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno Lovelli n. 0/44 e abb.-B/IX/16 è accettato con una riformulazione.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato le infrastrutture e i trasporti*. La riformulazione è volta ad impegnare il Governo ad istituire, compati-

bilmente con le risorse del bilancio dello Stato, l'Agenzia nazionale per la sicurezza stradale.

MARIO LOVELLI. Accetto la riformulazione proposta.

PRESIDENTE. Si è così concluso l'esame degli ordini del giorno.

Passiamo alle dichiarazioni di voto sul complesso del provvedimento.

MICHELE POMPEO META. Grazie, signor presidente. Ci accingiamo a licenziare un provvedimento importantissimo.

Ribadisco qui una raccomandazione che abbiamo sottolineato anche la volta scorsa: garantiamo, nel rispetto dell'autonomia dell'altro ramo del Parlamento, che questa legge possa essere varata prima dell'estate.

Stiamo, dunque, concludendo un provvedimento che ha avuto un *iter* molto lungo, con il quale si aggiungono ulteriori disposizioni all'insieme delle norme contenute nel codice della strada.

Ciò pone un problema, anche in questa fase di transizione verso l'adeguamento dei codici nazionali al codice unico europeo. Chiedo al Governo, che detiene nelle proprie mani da circa due anni la delega a riorganizzare e riformulare organicamente un testo unico, di farlo. Non si tratta di verificare questo impegno con le compatibilità economiche, ma di assumerlo con una metodologia rispettosa anche dei ruoli delle Commissioni e del Parlamento.

Ritengo che la Commissione abbia dato una risposta equilibrata all'insieme delle questioni che emergono dalla sicurezza stradale, che è un grande problema, ma anche una grande opportunità.

Per il 2010 avevamo sottoscritto un impegno con l'Europa, ma purtroppo, come Paese, non siamo ancora vicinissimi agli obiettivi previsti, che - ve lo ricordo - avrebbero dovuto farci dimezzare il numero dei morti da incidentalità stradale. Sono stati diffusi dati sbagliati, ma è necessario che venga detta la verità: i morti non sono 3 mila 500, purtroppo, ma sono molti di più.

Queste norme possono aiutare nella direzione dell'abbattimento della mortalità, perché sono costruite sull'elemento della formazione e dell'informazione. Esiste, però, un dato che riguarda non solo l'efficacia della norma nuova prodotta, ma anche dei controlli.

Non abbiamo affrontato questo tema adeguatamente, perché ci è mancato il coraggio necessario a trasferire le risorse disponibili ai soggetti deputati a effettuare i controlli; è questa l'unica condizione per conferire cogenza ed efficacia alle norme, anche severe, che abbiamo prodotto. Anche in questo caso, comunichiamo i dati veri: gli altri Paesi continuano a effettuare 6-7 milioni di controlli, mentre noi siamo ancora intorno al milione. Questo è il punto.

Non possiamo aumentare i controlli né con le norme astratte, né con gli ordini del giorno; i controlli si aumentano se ci sono risorse da trasferire alle forze dell'ordine. Questo è un dramma. Abbiamo incontrato anche i rappresentanti sindacali delle forze di polizia, che ci riferivano che in una situazione di emergenza come questa, nel corso dell'estate, verranno distratti agenti e personale dalla Polstrada per essere impiegati nelle scorte.

Ciò non può essere accettabile. Non abbiamo avuto sufficiente coraggio: credo che una parte delle risorse e dei proventi delle multe, in questa fase, anche tenendo conto degli scenari delineati dalla manovra e delle difficoltà finanziarie in cui si trova il nostro Paese, avrebbe potuto e dovuto essere destinata alla polizia, ai carabinieri e a tutti gli organi deputati a effettuare i controlli. Non l'abbiamo fatto.

Chiediamo al Governo di stanziare, anche in questa fase difficilissima, un po' di risorse affinché, con l'entrata in vigore di queste norme e proprio per conferire loro efficacia e cogenza, siano aumentati i controlli.

Credo che abbiamo compiuto un buon lavoro. Ci siamo messi in sintonia con un sentimento diffuso presente nel Paese e - la sede legislativa né è una riprova - abbiamo costruito un equilibrio largamente condiviso.

Bisogna continuare, però, perché non tutti i problemi sono risolti. Auspico che il Governo eserciti fino in fondo la propria delega e metta le mani al riordino del codice della strada, in attesa di recepire le norme europee, tornando in Commissione a discutere su numerosi argomenti sui quali il Parlamento può collaborare.

Il Governo - non voglio fare polemiche astratte - sa che questo provvedimento è nato e sarà licenziato in queste aule. Si tratta di un fatto importantissimo. Non siamo un ostacolo o un ingombro, ma, come Parlamento, in questo caso siamo una risorsa.

È finito il tempo della propaganda, perché sulla sicurezza non si fa propaganda. Dobbiamo assumere impegni nobili, alti e coraggiosi su questo tema e lo dobbiamo fare cessando di tenere conferenze e improvvisare comunicati stampa. Speriamo che il Senato vari questa legge entro il mese di luglio, in modo tale che possa entrare in funzione per il prossimo esodo estivo.

Cessiamo anche, ancora una volta, di proporre tavoli, perché non servono. Questo è un provvedimento che, se attuato diligentemente, ci farà compiere passi in avanti nella direzione di una maggiore sicurezza, in corrispondenza con gli obiettivi che noi abbiamo indicato già nella scorsa legislatura e che sono stati condivisi da tutte le forze politiche.

ROBERTO ROLANDO NICCO. Per le minoranze linguistiche il provvedimento è stato seguito nel merito dal collega Zeller, con alcuni precisi e puntuali interventi e alcuni emendamenti che hanno consentito di migliorare il testo, il che mi esime da un esame specifico. Mi limito, perciò, a due considerazioni più di carattere generale.

La prima verte sul percorso parlamentare di questo disegno di legge. Ancora una volta, siamo di fronte a un caso esemplare, che fa il paio con il Protocollo trasporti della convenzione delle Alpi, di

assoluta inadeguatezza dell'*iter* legislativo come configurato oggi dal nostro ordinamento.

Di revisione delle norme in materia di sicurezza stradale abbiamo iniziato a discutere in questa Commissione il 17 aprile 2007. Erano norme urgenti in previsione dell'esodo estivo, ma di quello del 2007, non del 2010. Sono passati tre anni e siamo ancora allo stesso punto.

Probabilmente ci sono accordi perché al Senato non vengano apportate ulteriori modificazioni, però esiste l'autonomia di quel ramo e quindi basterà la modifica di una virgola, di un inciso per ricominciare daccapo un'altra volta.

Siamo tutti consapevoli che non si può proseguire su questa via, ma siamo anche tutti un po' colpevoli nel non affrontare una buona volta alla radice la riforma del sistema. Abbiamo affermato che eravamo d'accordo per riprendere l'ultimo testo, la cosiddetta « bozza Violante », di modifica del nostro ordinamento, del nostro bicameralismo, ma potremmo risalire molto più indietro: si cominciava a parlare di queste questioni nel 1984, con la Commissione Bozzi. Forse è un tema che ci dobbiamo porre una buona volta tutti con la serietà necessaria.

La seconda considerazione, riprendendo temi già affrontati in questa sede nel precedente passaggio, nel giugno 2009, riguarda il rapporto tra cittadino e Stato.

Come minoranze linguistiche, siamo tra coloro che vorrebbero uno Stato che, in una concezione liberale o libertaria, si intromettesse nella vita dei cittadini il minimo indispensabile, non opprimesse i cittadini con una ragnatela di leggi, regolamenti e codicilli, ma andasse, invece, a sollecitare il massimo di responsabilità personale.

Ci pare che in troppe occasioni andiamo in una direzione che è non solo diversa, ma diametralmente opposta. Potremmo porre molti esempi, ma mi limito a due per brevità.

Nello scorso inverno abbiamo cominciato a discutere di norme assurde proposte dal sottosegretario Bertolaso a proposito dello sci fuori pista. Bisognava

andare a regolamentare tutto quanto riguarda la montagna e per poco non si approvavano norme volte a prevedere l'intervento dell'esercito.

Venendo a una questione affrontata ultimamente in Assemblea, penso che possiamo fare ugualmente riferimento alla recente discussione sulle cosiddette comunità giovanili, anch'essa molto significativa sul piano dei principi, e faccio riferimento a quella che giustamente il collega Della Vedova ha definito « parastatalizzazione dell'associazionismo giovanile ».

A noi sembra che stiamo veramente andando in una direzione sulla quale non possiamo essere d'accordo. « Siamo oppressi dai divieti », scriveva in un bell'articolo recentemente sul *Corriere della Sera* Piero Ostellino, proprio anche in relazione ai nostri lavori.

C'è uno Stato - chiamiamolo Stato Moloch - che vuole regolamentare la vita dei cittadini fin nei minimi dettagli e questo a noi non va bene. Magari questo Stato fa la faccia feroce, ma non è nemmeno in grado di applicare le normative che impone, oppure le applica in modo assai difforme da regione a regione, da area geografica ad area geografica. Credo che, se applicassimo effettivamente su tutto il territorio nazionale le norme già esistenti, avremmo già risolto molti problemi.

Mi pare che anche questo provvedimento abbia alla base questo tipo di filosofia. Ne sono un esempio le norme sul tasso alcolemico. Continuo a chiedermi per quale motivo un giovane o un autotrasportatore che abbia bevuto un bicchiere di vino, se guida correttamente e responsabilmente, debba essere sanzionato.

Inoltre, vi sono le assai discusse e non so quanto definitive - non credo che lo siano - norme sulla vendita di alcol nelle ore notturne. Poi apriamo un giornale e leggiamo che esiste una bibita anti-tiletometro. Non so se quella che effettivamente oggi chiamiamo *Rebootizer* produca effettivamente tale effetto, ma prima o poi magari ci si arriva e dobbiamo ricominciare il ragionamento.

Da un punto di vista generale, come componenti delle minoranze linguistiche, prendiamo comunque atto dell'importante lavoro svolto e del consenso trasversale su questo testo e, seppure con le perplessità esposte, non vogliamo essere noi a infrangere l'unanimità e quindi voteremo favorevolmente.

ANGELO COMPAGNON. L'unanimità l'altra volta non c'è stata, come non c'è stata sulla richiesta di trasferimento in sede legislativa. Ho già spiegato in Assemblea alcune motivazioni, che avevo esposto anche qui in Commissione. Ritenevo opportuno, per l'importanza della materia e per le aspettative che ci sono su questo tema fuori dal Parlamento, che il percorso fosse diverso.

Comunque prendo atto politicamente che senza dubbio era necessario dare una risposta soprattutto alle morti sulle strade. Mi rendo conto, come ho sempre sostenuto, che legiferare e intervenire sotto l'effetto dell'emotività di solito non è mai positivo al 100 per cento, perché si rischia di perdere di vista la complessità delle cause e dei problemi che alla fine portano a oltre 4 mila morti all'anno sulle strade.

In ogni caso, un provvedimento deve essere finalizzato a fare in modo che tali percentuali, o meglio tali numeri, vadano a diminuire, come peraltro richiesto dall'Europa e anche per raggiungere un obiettivo fissato da tutte le forze politiche che ritengono giusto e opportuno cercare di creare le condizioni per ridurre il numero dei morti, che da anni rimane troppo elevato.

Non entro nel merito delle problematiche, perché questo testo comunque è ritornato alla Camera dopo una prima approvazione. Sappiamo tutti come è finita: al Senato il provvedimento è stato a sua volta modificato in maniera che non si può certo definire marginale.

L'aspettativa, anche se in questi giorni mi pare che il ministero abbia già indicato alcune altre soluzioni da apportare in tempi brevi, è che esso possa essere approvato prima dell'estate.

Ritorniamo, come ha affermato il mio collega, al Senato. Non so che cosa succederà lì, se ci sono accordi o se non ci sono, ma a questo punto è auspicabile — mi rivolgo al presidente e anche ai rappresentanti delle forze politiche di maggioranza, quelle che possono determinare eventuali modifiche — che un segnale venga dato al fine di poter approvare il testo così com'è, senza farlo ritornare alla Camera.

Vengo alle considerazioni finali, per cercare di dare una risposta anche all'auspicio del presidente di un'approvazione unanime del provvedimento, che nella scorsa occasione non c'è stata. Rimaniamo convinti che sia mancato un approfondimento rispetto alla prevenzione, su cui si deve insistere di più e meglio, privilegiandola rispetto all'inasprimento delle pene. Non ho mai creduto, né lo credo oggi, che questa sia la strada per poter far diminuire il numero degli incidenti.

Ieri ne abbiamo avuto un esempio quando parlavamo dell'emendamento con cui si proponeva di portare a 70 anni il limite di età per la conduzione dei mezzi pesanti. Abbiamo visto che basta cambiare l'ottica e si ottengono risultati diversi: si diceva, durante il dibattito, che era possibile elevare tale limite perché le statistiche indicano che i 2 milioni e 400 mila patentati settantenni commettono soltanto il 2-3 per cento di incidenti. Io ho citato le statistiche con riferimento ai morti sulle strade dovuti al tasso alcolico, che sono, a loro volta, poco più del 3 per cento; tuttavia la pressione che è stata fatta rispetto ai rischi prodotti dall'alcol, che è stata giusta e, per certi aspetti, giustissima, non è stata in ugual misura fatta su altre cause, che rappresentano oltre l'80 per cento delle morti su strada, di cui non recito l'elenco.

Credo che in futuro si dovrà cercare di capire fino in fondo quali siano veramente queste cause. Se poi pensiamo alle infrastrutture, alle strade e alla manutenzione ci rendiamo conto che andremmo a

toccare un tasto che non piace, ma che forse è capace più di ogni altra causa di ridurre le morti sulle strade.

Mi auguro che comunque questo testo, lasciato così com'è, dia in tempi brevi alcune risposte e che mi faccia riconoscere di essermi sbagliato e che questa è la via per ridurre drasticamente le morti sulle strade. Ho paura che non sarà così, ma non per questo non dovremmo eventualmente riguardare la nostra legislazione anche in termini diversi.

Concludo, signor presidente, perché credo che sia inutile adesso fare *spot* o ripercorrere le argomentazioni del mio gruppo e le mie personali. Credo che il senso di responsabilità emerso ultimamente proprio in questa Commissione su diversi provvedimenti, come la risoluzione votata oggi sulla numerazione automatica dei canali della televisione digitale, la mozione unitaria approvata ieri sul settore ferroviario o altri ancora, debba essere preso a riferimento, anche al di là degli argomenti trattati, perché effettivamente in Parlamento si possa ridiscutere con maggiore pacatezza di tematiche di interesse generale.

Per queste motivazioni, diversamente dall'altra volta, e non certo perché avete accolto un emendamento a mia firma, che era serio — finalmente si è ragionato un po' di più su tali tematiche e non si è proceduto velocemente — ma con la speranza che esso produca effetti positivi, il gruppo dell'UdC vota a favore di questo provvedimento.

SANDRO BIASOTTI. Mi collego agli interventi di chi mi ha preceduto, che condivido. Credo che abbiamo svolto un buon lavoro.

Tenevo a specificare in questa sede che era stata già fatta nel 2003 un'importante modifica del codice stradale con l'inserimento della patente a punti, che ha ridotto drasticamente la mortalità da 7 mila a 4 mila o 4 mila 500 persone all'anno. Noi siamo convinti che con questo provvedimento potremo abbattere di un ulteriore 50 per cento tale numero.

Dobbiamo rivolgere alcuni ringraziamenti. Mi limito a due. Dobbiamo ringraziare il presidente della Commissione Valducci, padre putativo di questo testo, che tanto l'ha voluto, tanto ha mediato e tanto ci ha motivato. Il secondo ringraziamento va al sottosegretario Giachino, sempre presente e disponibile a modifiche e a capire nuove o vecchie esigenze.

Credo che abbiamo svolto un buon lavoro; avremmo potuto fare meglio, ma abbiamo dato priorità alla tempestività dell'approvazione. È la seconda volta che diamo un buon esempio; auguriamoci che l'altro ramo del Parlamento capisca che non è più il momento di modifiche, ma di approvare definitivamente la legge. Penso che ogni giorno che recuperiamo possiamo aiutare la sicurezza.

Siamo intervenuti anche nel merito, sulle *minicar*; ci sarà la prova pratica per il patentino; abbiamo previsto di svolgere formazione e, soprattutto, molta informazione, perché andiamo a toccare l'interesse dei singoli cittadini.

Anticipo, dunque, il voto favorevole del Popolo della libertà e ringrazio tutti i commissari per la collaborazione che hanno prestato.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Oggi dovremo concludere un lavoro importante. Mi fa piacere che anche l'UDC esprima un voto favorevole e penso che approvare all'unanimità questo testo, che molti cittadini e operatori stanno aspettando, sia un segno importante. Oggi, con le problematiche esistenti tra maggioranza e opposizione, diamo un segnale importante come Commissione.

Molte questioni sono state affrontate in prima lettura e il Senato ha compiuto ulteriori interventi che ritengo apprezzabili. Le tematiche, che fin dall'inizio abbiamo messo in piedi, dell'alcol e della difesa dei nostri autotrasportatori, sono importanti. Anche se oggi lanciano un grido d'allarme, con un paventato sciopero, con questo provvedimento diamo una risposta ai nostri autotrasportatori.

Abbiamo, inoltre, previsto l'educazione nelle scuole, una norma forse più di

cultura sul decoro delle strade e sulla pubblicità, atti di indirizzo sul casco elettronico e la scatola nera, nonché la definizione di questioni sulle quali si discuteva da un po' di tempo, come il divieto di somministrazione degli alcolici, che, dopo varie discussioni, siamo riusciti a definire tutti insieme.

Penso che si esca con un buon testo, anche se sicuramente migliorabile. Sappiamo — questo è anche l'impegno del Governo — che si tratta di lavorarci ancora, magari per snellirlo nelle parti tecniche, che non ha senso siano presenti in un codice che dovrebbe disciplinare i comportamenti.

Ritengo che sarà fondamentale compiere una verifica, da ora a sei mesi, degli effetti delle norme che abbiamo inserito.

È, inoltre, fondamentale che ne diamo anche conoscenza all'esterno. Parlando con molti cittadini, accennavo per esempio ai pedoni. Sappiamo che il 10 per cento degli incidenti mortali riguardano i pedoni, ma nessuno sa che si prevede una decurtazione di otto punti sulla patente. Quando lo si saprà, si starà più attenti.

È essenziale, dunque, che dalla Commissione, dal ministero e dalla Presidenza del Consiglio, che tiene campagne di stampa anche sulla sicurezza stradale, emergano concetti che i cittadini capiscano immediatamente. Penso che sia un aspetto importante che possiamo sfruttare fin da subito, nella speranza che il Senato possa approvare queste norme prima delle vacanze.

Ringrazio tutti i colleghi del lavoro svolto insieme, nonché il presidente e il Governo, ed esprimo il voto favorevole del gruppo della Lega Nord.

PRESIDENTE. Richiamo l'attenzione della Commissione su alcune correzioni di forma da apportare al testo, ai sensi dell'articolo 90, comma 1, del Regolamento, che sono in distribuzione (*vedi allegato 3*).

Se non vi sono obiezioni, le do per lette e le pongo in votazione.

(Sono approvate).

Avverto che la proposta di legge sarà subito votata per appello nominale.

Chiedo, in caso di approvazione, di essere autorizzato a procedere al coordinamento formale del testo.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Sostituzioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 19, comma 4, del Regolamento, il deputato Cesaro è sostituito dal deputato Tortoli.

Votazione nominale.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico, quindi, la votazione nominale sul provvedimento di cui si è testé concluso l'esame.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Proposte 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):

Presenti e votanti	30
Maggioranza	16
Hanno votato sì	30

(La Commissione approva).

Hanno votato sì: Barbareschi, Bergamini, Biasotti, Boffa, Bonavitacola, Buonanno, Cardinale, Compagnon, Crosio, Desiderati, Fiano, Antonino Foti, Garofalo, Ginefra, Iapicca, Lovelli, Mereu, Meta, Montagnoli, Nicco, Nizzi, Proietti Cosimi, Simeoni, Terranova, Testoni, Tortoli in sostituzione di Cesaro, Toto, Tullo, Valducci, Velo.

Risulta, pertanto, approvato il testo unificato delle proposte di legge C. 44 e abb.-B, recanti disposizioni in materia di sicurezza stradale.

Ringrazio gli uffici, che in questi mesi ci sono stati molto vicini e hanno fornito un importante supporto che ci ha consentito di arrivare a questo punto. Rin-

grazio anche tutti i gruppi che hanno dato il loro contributo alla redazione di questo importante provvedimento e il sottosegretario Giachino che ha seguito costantemente i lavori della Commissione. L'augurio di tutti noi è che il provvedimento venga approvato prima dell'estate.

La seduta termina alle 16,35.

*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

PAGINA BIANCA

ALLEGATI

PAGINA BIANCA

ALLEGATO 1

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 ESAMINATI

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)

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)

ART. 12.

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 anno-

tazione 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)

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)

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) 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.

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 es-

sere 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, con oneri a carico del richiedente, secondo le modalità stabilite nel regolamento »;

2) alla lettera b) le parole: « fino a sessantacinque » sono sostituite dalle seguenti: « fino a sessantotto » e dopo le parole « a seguito di visita medica specialistica annuale, » sono aggiunte le seguenti: « con oneri a carico del richiedente ».

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

(Approvato)

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.

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, con oneri a carico del richiedente, 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. (nuova formulazione) Toto, Terranova, Garofalo.

(Approvato)

ART. 19.

Sopprimere il comma 1-ter.

19. 1. Garofalo, Terranova, Toto.

(Approvato)

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)

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.

Al comma 1, lettera d), capoverso comma 12-bis, aggiungere in fine il seguente periodo: Gli enti di cui al presente

comma diversi dallo Stato utilizzano la quota dei proventi ad essi destinati nella regione nella quale sono stati effettuati gli accertamenti.

25. 1. *(nuova formulazione)* Montagnoli.

(Approvato)

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)

ART. 34.

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)

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 pre-

sente comma siano effettuati, anziché su campioni di mucosa del cavo orale, su campioni di fluido del cavo orale.

34. 3. Il Relatore.

(Approvato)

ART. 36.

Sopprimerlo.

36. 1. Compagnon, Mereu.

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)

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)

ART. 40.

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

40. 1. Terranova, Garofalo, Toto.

(Approvato)

ART. 42.

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)

ART. 55.

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.

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. Per lo svolgimento delle forme di intrattenimento di cui al presente comma non si applica l'articolo 80 del citato testo unico di cui al regio decreto n. 773 del 1931 ».

55. 3. *(ulteriore nuova formulazione)* Pini, Montagnoli.

(Approvato)

ALLEGATO 2

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.

ORDINI DEL GIORNO

La Camera,

premesso che:

la diffusione sempre maggiore di veicoli alimentati con carburante gassoso (gpl, metano, idrogeno) rende improcrastinabile l'esigenza di garantire l'immediata individuazione della tipologia di alimentazione del veicolo in caso di incidente stradale;

occorre, infatti, garantire la sicurezza degli interventi di soccorso pubblico ed, in particolare, di quelli di soccorso tecnico urgente espletati dalla Polizia stradale e dai Vigili del Fuoco in caso di incidenti stradali in cui risultino coinvolti veicoli alimentati con carburante gassoso,

impegna il Governo:

a introdurre l'obbligo di dotare i veicoli alimentati con combustibile gassoso di un apposito contrassegno di identificazione del carburante utilizzato, ai fine di garantire in condizioni di sicurezza gli interventi degli operatori dei Vigili del Fuoco e della Polizia stradale, consentendo loro di attivare le procedure di volta in volta più adeguate all'evento da fronteggiare;

a prevedere che il citato contrassegno sia rilasciato, a spese del richiedente, dai competenti uffici periferici del Dipartimento del trasporto, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

a disciplinare, con apposito decreto interministeriale, senza nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato, le caratteristiche, le modalità di applicazione e le indicazioni che il contrassegno dovrà contenere.

0/44 e abb-B/IX/1. Bergamini.

La Camera,

premesso che:

i gruppi e/o i comitati che partecipano alle sfilate carnevalesche, frequentemente possono essere dotati anche di un «carro» allestito e addobbato con maschere e attrazioni;

il «carro» carnevalesco è frequentemente allestito su un rimorchio agricolo, oppure su vecchio rimorchio industriale, oppure infine su rimorchi autocostruiti naturalmente adattati per l'uso ed allestiti opportunamente;

visto l'articolo 57 del codice della strada, il rimorchio agricolo non può essere allestito e/o utilizzato ai fini di spettacolo e sfilata, in quanto si configura un uso improprio del veicolo;

il rimorchio industriale e/o i rimorchi autocostruiti sono privi di carta di circolazione; i primi quand'anche ne fossero ancora provvisti non sarebbe più corrispondente alle attuali caratteristiche tecniche e d'uso del veicolo; i secondi ovviamente non sono mai stati sottoposti ad approvazione e pertanto privi della carta di circolazione;

il traino di detti «carri» viene effettuato con trattori agricoli, sia durante la sfilata vera propria sia nei trasferimenti dalla località di residenza del gruppo e/o comitato alla località della sfilata;

L'utilizzo dei trattori agricoli per il traino in sfilata di detti «carri» si è consolidato nel tempo in quanto il trattore agricolo consente di tenere una velocità consona al passo di una sfilata alla quale partecipano molte maschere che si muovono a piedi; inoltre il trattore agricolo trainante un rimorchio può essere guidato con una patente della categoria B, e naturalmente le persone (volontari) dei gruppi e/o comitati, frequentemente non annoverano tra i soci persone in grado di condurre altre categorie di veicoli per i quali siano richieste patenti superiori,

impegna il Governo

ad attivarsi in tempi rapidi al fine di rielaborare le norme al fine di fornire un documento per circolazione di tutto il materiale oggi circolante inquadrando in una loro specifica categoria oppure essere inquadrati come veicoli atipici di cui all'articolo 59 del codice della strada.

0/44 e abb-B/IX/2. Crosio, Montagnoli.

La IX Commissione,

premessi che:

l'articolo 5, comma 2 del provvedimento interviene in materia di segnaletica stradale, in particolare autorizzando gli organi di polizia stradale alla tempestiva rimozione di segnali apposti in violazione della normativa;

la situazione della segnaletica stradale e della cartellonistica pubblicitaria ha raggiunto sulle strade urbane ed extraurbane livelli di massima criticità: la segnaletica stradale è il più delle volte mal posizionata, poco chiara e poco visibile, determinando un'incertezza alla guida che spesso è causa di incidenti mentre gran parte della cartellonistica pubblicitaria è

apposta in assenza della prescritta autorizzazione, e talvolta in modo da coprire i segnali stradali necessari per la corretta circolazione;

impegna il Governo

ad assumere tutte le opportune iniziative per evitare che la cartellonistica pubblicitaria possa recare pericolo per la sicurezza della circolazione o deturpare l'ambiente, in particolare assicurando che siano rispettate le distanze minime per il posizionamento dei cartelli, che sia vietata l'apposizione di cartelli pubblicitari in prossimità degli incroci e ovunque possano costituire pericolo per la circolazione e che non siano apposti cartelli in zone di particolare pregio ambientale e paesaggistico, al di fuori di quelli di valorizzazione e promozione del territorio, indicanti siti di interesse turistico e culturale o servizi di pubblico interesse.

0/44 e abb-B/IX/3. Nizzi, Biasotti, Toto, Iapicca, Pili.

La Camera,

premessi che:

molti paesi europei emettono targhe con un riferimento ai territori di appartenenza del proprietario del veicolo;

in Germania, Austria, Slovenia e Svizzera, viene esposto sulla targa lo stemma locale del Land o del Cantone di registrazione, Grecia e Russia utilizzano un sistema con una relazione indiretta al luogo di registrazione del veicolo (in Francia il dipartimento è identificato ad esempio da un numero, e lo stesso avviene in Russia per le regioni, le province e le repubbliche autonome);

il rilancio e il consolidamento dell'identità dei territori italiani passa anche per le targhe delle auto;

l'indicazione della regione di residenza è sicuramente uno degli strumenti più efficaci di valorizzazione dei territori;

nel nostro paese abbiamo esempi di indicazioni territoriali sulle targhe: la targa di Aosta (AO) ha un simbolo speciale: è uno scudo con un leone sulle zampe posteriori all'interno e venne introdotto nel 1947;

dal 1999 anche le province Autonome di Trento (TN) e di Bolzano (BZ) hanno adottato stemmi speciali: l'aquila nera e « fiammeggiante » di San Venceslao di Boemia per Trento e l'aquila rossa tirolese per Bolzano;

per la targa di Aosta si tratta dello stemma Regionale, per le due province autonome di Trento e Bolzano si tratta dei rispettivi stemmi provinciali presenti altresì, uniti, nello stemma regionale;

l'esigenza di evidenziare i territori di appartenenza si fa sempre più presente nelle richieste dei cittadini in ordine alle indicazioni sulle targhe automobilistiche,

impegna il Governo

ad attivarsi in tempi rapidi ad una ridefinizione delle caratteristiche delle targhe, al fine di introdurre la possibilità di inserire il simbolo della regione e la sigla della provincia di residenza del proprietario del veicolo.

0/44 e abb-B/IX/4. Montagnoli.

La Camera,

premesso che:

molti paesi europei emettono targhe con un riferimento ai territori di appartenenza del proprietario del veicolo;

in Germania, Austria, Slovenia e Svizzera, viene esposto sulla targa lo stemma locale del Land o del Cantone di registrazione, Grecia e Russia utilizzano un sistema con una relazione indiretta al luogo di registrazione del veicolo (in Francia il dipartimento è identificato ad esempio da un numero, e lo stesso avviene in Russia per le regioni, le province e le repubbliche autonome);

il rilancio e il consolidamento dell'identità dei territori italiani passa anche per le targhe delle auto;

l'indicazione della regione di residenza è sicuramente uno degli strumenti più efficaci di valorizzazione dei territori; nel nostro paese abbiamo esempi di indicazioni territoriali sulle targhe: la targa di Aosta (AO) ha un simbolo speciale: è uno scudo con un leone sulle zampe posteriori all'interno e venne introdotto nel 1947;

dal 1999 anche le province Autonome di Trento (TN) e di Bolzano (BZ) hanno adottato stemmi speciali: l'aquila nera e « fiammeggiante » di San Venceslao di Boemia per Trento e l'aquila rossa tirolese per Bolzano;

per la targa di Aosta si tratta dello stemma Regionale, per le due province autonome di TN e BZ si tratta dei rispettivi stemmi provinciali presenti altresì, uniti, nello stemma regionale;

l'esigenza di evidenziare i territori di appartenenza si fa sempre più presente nelle richieste dei cittadini in ordine alle indicazioni sulle targhe automobilistiche;

impegna il Governo

a valutare la possibilità di inserire il simbolo della regione e la sigla della provincia di residenza del proprietario del veicolo nella targa o in prossimità di essa.

0/44 e abb-B/IX/4. (Nuova formulazione).
Montagnoli.

La Camera,

premesso che:

il nuovo comma 4-bis dell'articolo 12 del DDL AC 44-B, recante disposizioni in materia di sicurezza stradale, prescrive che debba procedersi all'aggiornamento della carta di circolazione ogni qual volta si verificano situazioni che, pur non comportando mutamento del proprietario del veicolo, si risolvano invece in una « variazione nominativa dell'intestatario della

carta di circolazione ovvero comportino la disponibilità del veicolo, per un periodo superiore a trenta giorni, in favore di un soggetto diverso dall'intestatario stesso»: tanto al fine di assicurare che, conformemente alle disposizioni comunitarie, dalla carta di circolazione sia dato effettivamente di risalire al responsabile della circolazione, in coerenza — peraltro — con le finalità di cui all'istituendo articolo 94-*bis* « divieto di intestazioni fittizie »;

le disposizioni in esame valgono ad apprestare idonei strumenti ai fini dell'intestazione della carta di circolazione del veicolo in favore di soggetto diverso dal proprietario, anche al di là delle ipotesi contemplate dal vigente codice della strada, che conosce solo le fattispecie della locazione senza conducente con facoltà di acquisto-leasing, della vendita di veicoli con patto di riservato dominio e dell'usu-frutto;

la continua evoluzione dell'ordinamento giuridico richiede quindi di provvedere a dare sistematica disciplina, sotto tale profilo, alle fattispecie già vigenti, senza peraltro risolvere i provvedimenti applicativi in una elencazione tassativa di casistica,

impegna il Governo:

a definire, in sede di predisposizione delle necessarie modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, intese al coordinamento con il predetto ed emanando comma 4-*bis* dell'articolo 94 del Codice della Strada, le casistiche che senz'altro — a normativa vigente — rientrano nel campo di applicazione della introducenda disciplina, facendo riferimento, in specie, a:

1) locazione senza conducente a lungo termine, che è diventato strumento negoziale al quale ricorrono spesso le stesse amministrazioni per avere la disponibilità di un parco veicolare;

2) pronuncia giudiziale con la quale possono essere messi a disposizione di pubbliche amministrazioni, ed in specie

di forze di polizia, veicoli sequestrati ma non ancora confiscati o all'ipotesi di comodato, ai sensi dell'articolo 2, comma 18, della legge n. 94 del 2009, che ha introdotto il comma 3-*bis* all'articolo 2-*undecies* della legge 31 maggio 1965, n. 375;

3) veicoli di proprietà di minori non emancipati, interdetti;

4) trasformazioni societarie dalle quali, a seguito della modificazione dell'atto costitutivo, non deriva creazione di un « nuovo » soggetto, né successione di una società all'altra, ma solo continuazione della vecchia società in una rinnovata veste giuridica (Cass. 3 gennaio 2002, n. 26; Cass. 4 agosto 2000, n. 10254 e Cass. 13 agosto 2004, n. 15737).

impegna altresì il Governo ad individuare criteri e fattispecie che, per la natura dei rapporti intercorrenti tra proprietario del veicolo e soggetto che ne dispone (ad esempio genitore e figlio) restano senz'altro esclusi dal campo di applicazione della disciplina;

impegna infine il Governo ad apprestare criteri atti a rendere le emanando disposizioni regolamentari suscettibili di un'applicazione « elastica », ovvero di trovare applicazione anche nelle eventuali ulteriori fattispecie che potranno venire a delinearsi.

0/44 e abb-B/IX/5. Velo.

La Camera,

premessi che:

l'attività delle autoscuole non può ritenersi un'attività commerciale ma deve essere considerata un'attività formativa;

avere così degradato l'importanza del servizio svolto dalle autoscuole, facendone un'attività sostanzialmente commerciale e includendola attraverso questa configurazione nel novero delle attività d'impresa da liberalizzare, è stato un grave errore a cui occorre porre rimedio;

si è persa di vista l'importante funzione formativa svolta dalla rete delle

autoscuole, che si traduce in un innalzamento delle condizioni di sicurezza e che mal si concilia con un'indiscriminata apertura alla concorrenza, orientata esclusivamente al recupero di clienti, pregiudicando di fatto il perseguimento delle finalità formative e istruttive, a tutto vantaggio dell'acquisizione di nuove quote di mercato;

impegna il Governo

a rivedere l'impostazione della politica e del quadro normativo in materia di autoscuole, in modo che, anche sviluppando le disposizioni introdotte dal testo in esame, si permetta lo svolgimento dell'attività di autoscuola soltanto in presenza delle condizioni necessarie ad assicurare il livello qualitativo dell'attività medesima.

0/44 e abb-B/IX/**19**. Terranova, Fallica.

La IX Commissione,

premessi che:

il testo in esame reca disposizioni che intervengono sulla disciplina dei limiti di velocità, modificando gli articoli 126-*bis* e 142 del codice della strada di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992;

occorre evitare che il superamento del limite di velocità da parte di un medesimo veicolo rilevato più volte consecutivamente sul medesimo tratto di strada implichi l'applicazione ripetuta della sanzione prevista, con l'effetto di determinare un importo complessivo della sanzione esorbitante,

impegna il Governo

a impartire in via amministrativa disposizioni per evitare che il superamento del limite di velocità da parte di un medesimo veicolo rilevato più volte consecutivamente sul medesimo tratto di strada implichi l'applicazione ripetuta della sanzione prevista.

0/44 e abb-B/IX/**17**. Toto, Garofalo.

La IX Commissione,

premessi che:

il testo in esame reca disposizioni che intervengono sulla disciplina dei limiti di velocità, modificando gli articoli 126-*bis* e 142 del codice della strada di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992;

occorre evitare che il superamento del limite di velocità da parte di un medesimo veicolo rilevato più volte consecutivamente sul medesimo tratto di strada implichi l'applicazione ripetuta della sanzione prevista, con l'effetto di determinare un importo complessivo della sanzione esorbitante,

impegna il Governo

a valutare la possibilità di evitare che il superamento del limite di velocità da parte di un medesimo veicolo rilevato più volte consecutivamente sul medesimo tratto di strada implichi l'applicazione ripetuta della sanzione prevista.

0/44 e abb-B/IX/**17**. (*Nuova formulazione*). Toto, Garofalo.

La Camera,

premessi che:

l'articolo 29 del disegno di legge in materia di sicurezza stradale che la Camera sta discutendo in seconda lettura prevede l'obbligo di indossare il giubbotto o le bretelle retroriflettenti per i conducenti di velocipede che circolano di notte o nelle gallerie; al Senato è stata aggiunta la specificazione che tale disposizione debba riguardare la circolazione fuori dai centri abitati;

la formulazione proposta può essere soggetta a interpretazione, nel senso di applicare la disposizione per la circolazione dei velocipedi nelle gallerie con il

giubbotto o le bretelle retroriflettenti non solo al periodo intercorrente dalla mezz'ora dopo il tramonto del sole alla mezz'ora prima del suo sorgere, ma per tutto il giorno;

impegna il Governo

a chiarire la norma di cui all'articolo 29, comma 5, capoverso comma 9-*bis* dell'articolo 182 del decreto legislativo n. 285 del 1992, nel senso di considerare l'obbligo di indossare il giubbotto o le bretelle retroriflettenti per il conducente di velocipede che circola nelle gallerie solo di notte, ovvero da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere.

0/44 e abb-B/IX/6. Zeller, Brugger, Nicco.

La IX Commissione,

premessi che:

l'articolo 32 consente l'uso dei dispositivi acustici di allarme e dei dispositivi di segnalazione visiva anche alle autoambulanze e mezzi di soccorso per il recupero di animali o di vigilanza zoofila, nell'espletamento dei servizi di istituto;

l'articolo 177 del codice della strada reca le norme di comportamento per i conducenti dei veicoli adibiti a servizi di polizia o antincendio, di protezione civile e delle autoambulanze, dotati di dispositivo acustico supplementare di allarme e, qualora i veicoli ne siano muniti, anche del dispositivo supplementare di segnalazione visiva a luce lampeggiante blu; in particolare il codice prevede che i conducenti di tali veicoli, nell'espletamento di servizi urgenti di istituto, qualora usino congiuntamente il dispositivo acustico supplementare di allarme e quello di segnalazione visiva a luce lampeggiante blu, non sono tenuti a osservare gli obblighi, i divieti e le limitazioni relativi alla circolazione, le prescrizioni della segnaletica stradale e le norme di comportamento in genere, ad eccezione delle segnalazioni

degli agenti del traffico e nel rispetto comunque delle regole di comune prudenza e diligenza;

l'articolo 138 del codice della strada prevede comunque, per i conducenti di mezzi della Croce rossa italiana, un'apposita patente di servizio, al pari dei conducenti delle Forze armate, della Polizia di Stato, della Guardia di finanza, del Corpo di Polizia penitenziaria, del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, dei Corpi dei vigili del fuoco delle province autonome di Trento e di Bolzano, della regione Valle d'Aosta, del Corpo forestale dello Stato, dei Corpi forestali operanti nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome di Trento e di Bolzano e della Protezione civile nazionale, della regione Valle d'Aosta e delle province autonome di Trento e di Bolzano;

oltre alla Croce rossa italiana numerose associazioni di volontariato hanno a propria disposizione mezzi di soccorso che vengono utilizzati nell'espletamento dei compiti di istituto, guidati da conducenti in possesso soltanto della patente civile;

eventuali sanzioni comminate per violazione di norme del comportamento del codice della strada alla guida di tali veicoli e quindi nell'espletamento dei compiti di istituto, dalla decurtazione dei punti alla sospensione o revoca del titolo abilitativo alla guida, gravano quindi sulla patente personale dei conducenti di tali veicoli, con gravi conseguenze sulla vita privata e costituiscono un forte deterrente per la continuazione dell'attività di volontariato;

impegna il Governo

a assumere opportune iniziative volte a prevedere un'apposita patente di servizio anche per i conducenti di veicoli adibiti al soccorso da parte delle organizzazioni di volontariato riconosciute ai sensi della legge n. 266 del 1991, da impiegarsi nell'espletamento dei compiti di istituto.

0/44 e abb-B/IX/7. Desiderati.

La IX Commissione,

premessi che:

l'articolo 32 consente l'uso dei dispositivi acustici di allarme e dei dispositivi di segnalazione visiva anche alle autoambulanze e mezzi di soccorso per il recupero di animali o di vigilanza zoofila, nell'espletamento dei servizi di istituto;

l'articolo 177 del codice della strada reca le norme di comportamento per i conducenti dei veicoli adibiti a servizi di polizia o antincendio, di protezione civile e delle autoambulanze, dotati di dispositivo acustico supplementare di allarme e, qualora i veicoli ne siano muniti, anche del dispositivo supplementare di segnalazione visiva a luce lampeggiante blu; in particolare il codice prevede che i conducenti di tali veicoli, nell'espletamento di servizi urgenti di istituto, qualora usino congiuntamente il dispositivo acustico supplementare di allarme e quello di segnalazione visiva a luce lampeggiante blu, non sono tenuti a osservare gli obblighi, i divieti e le limitazioni relativi alla circolazione, le prescrizioni della segnaletica stradale e le norme di comportamento in genere, ad eccezione delle segnalazioni degli agenti del traffico e nel rispetto comunque delle regole di comune prudenza e diligenza;

l'articolo 138 del codice della strada prevede comunque, per i conducenti di mezzi della Croce rossa italiana, un'apposita patente di servizio, al pari dei conducenti delle Forze armate, della Polizia di Stato, della Guardia di finanza, del Corpo di Polizia penitenziaria, del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, dei Corpi dei vigili del fuoco delle province autonome di Trento e di Bolzano, della regione Valle d'Aosta, del Corpo forestale dello Stato, dei Corpi forestali operanti nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome di Trento e di Bolzano e della Protezione civile nazionale, della regione Valle d'Aosta e delle province autonome di Trento e di Bolzano;

oltre alla Croce rossa italiana numerose associazioni di volontariato hanno a propria disposizione mezzi di soccorso che vengono utilizzati nell'espletamento dei compiti di istituto, guidati da conducenti in possesso soltanto della patente civile;

eventuali sanzioni comminate per violazione di norme del comportamento del codice della strada alla guida di tali veicoli e quindi nell'espletamento dei compiti di istituto, dalla decurtazione dei punti alla sospensione o revoca del titolo abilitativo alla guida, gravano quindi sulla patente personale dei conducenti di tali veicoli, con gravi conseguenze sulla vita privata e costituiscono un forte deterrente per la continuazione dell'attività di volontariato,

impegna il Governo

a valutare la possibilità di prevedere un'apposita patente di servizio anche per i conducenti di veicoli adibiti al soccorso da parte delle organizzazioni di volontariato riconosciute ai sensi della legge n. 266 del 1991, da impiegarsi nell'espletamento dei compiti di istituto.

0/44 e abb-B/IX/7. *(Nuova formulazione).*
Desiderati.

La IX Commissione,

premessi che:

la Corte costituzionale, con la sentenza n. 196 del 2010, ha dichiarato l'illegittimità costituzionale, limitatamente alle parole «ai sensi dell'articolo 240, secondo comma, del codice penale», dell'articolo 186, comma 2, lettera c), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), come modificato dell'articolo 4, comma 1, lettera b), del decreto-legge 23 maggio 2008, n. 92 (Misure urgenti in materia di sicurezza pubblica), convertito, con modificazioni, dal-

l'articolo 1, comma 1, della legge 24 luglio 2008, n. 125;

la Corte costituzionale ha infatti osservato che, per effetto del rinvio all'articolo 240, secondo comma, del codice penale, la confisca del veicolo, prevista nel caso di guida con tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi/litro, si configura come una misura di sicurezza, anziché come una sanzione accessoria, con la conseguenza di permetterne l'applicazione retroattiva anche ai reati commessi prima dell'entrata in vigore della disposizione che ha previsto la confisca stessa;

in considerazione della citata sentenza della Corte costituzionale, la Commissione Trasporti, nel corso dell'esame in sede legislativa, ha approvato un emendamento con cui si sopprime il richiamo all'articolo 240, secondo comma, del codice penale, nell'ambito delle modifiche apportate con l'articolo 34 sia al comma 2, lettera c), dell'articolo 186, sia al comma 1 dell'articolo 187 del codice della strada, relativo alla guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti;

rimane tuttavia la previsione per cui la confisca del veicolo è disposta anche nel caso di applicazione della pena a richiesta delle parti;

ai sensi dell'articolo 445 del codice di procedura penale, nel caso di sentenza con cui si dispone l'applicazione della pena a richiesta delle parti, non si applicano, quando la pena irrogata non superi i due anni di pena detentiva soli o congiunti a pena pecuniaria, le pene accessorie; è invece prevista l'applicazione della confisca esclusivamente se si tratta di misura di sicurezza ai sensi dell'articolo 240 del codice penale;

occorre ristabilire la coerenza del quadro giuridico conseguente alla citata sentenza della Corte costituzionale; occorre altresì tener conto del fatto che l'eccessivo ricorso alla sanzione della confisca comporta notevoli oneri relativi alla custodia dei veicoli sequestrati,

impegna il Governo

ad assumere tutte le opportune iniziative, anche di carattere normativo, per prevedere che, in caso di applicazione della pena a richiesta delle parti relativamente ai reati di cui all'articolo 186, comma 2, lettera c) e 187 del codice della strada, vale a dire di guida in stato di ebbrezza con tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro e di guida in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti, sia eliminata la sanzione accessoria della confisca del veicolo e, in generale, per limitare il ricorso a tale sanzione, anche in considerazione dei costi che determina per le amministrazioni pubbliche.

0/44 e abb-B/IX/8. Monai.

La IX Commissione,

premesso che:

il testo in esame reca disposizioni che modificano l'articolo 191 del codice della strada concernente la disciplina degli attraversamenti pedonali;

in particolare nei centri abitati, il fatto che i pedoni di frequente attraversino la carreggiata al di fuori degli attraversamenti pedonali comporta un motivo di congestione del traffico e di rischio, in primo luogo per i pedoni stessi,

impegna il Governo

ad assumere tutte le opportune iniziative per assicurare, in particolare nei centri abitati, un rigoroso rispetto delle disposizioni del codice della strada in base alle quali i pedoni, per attraversare la carreggiata, devono servirsi degli attraversamenti pedonali, dei sottopassaggi e dei sovrappassaggi.

0/44 e abb-B/IX/18. Iapicca.

La IX Commissione,

premessò che:

all'articolo 38 sono state introdotte nel corso dell'esame da parte del Senato disposizioni che modificano l'articolo 201 del codice della strada, estendendo l'utilizzo di dispositivi e apparecchiature per l'accertamento di violazioni alle disposizioni del codice della strada anche in assenza degli organi di polizia stradale;

le disposizioni richiamate prevedono che i suddetti dispositivi e apparecchiature siano omologati o approvati per il funzionamento in modo completamente automatico,

impegna il Governo:

a stabilire che l'omologazione e l'approvazione dei dispositivi e delle apparecchiature di cui in premessa abbia luogo secondo le procedure di cui all'articolo 192 del regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada, eventualmente prevedendo puntuali disposizioni sulle caratteristiche dei suddetti dispositivi e apparecchiature, in analogia a quanto attualmente previsto dall'articolo 345 del medesimo regolamento per i mezzi di accertamento dell'osservanza dei limiti di velocità;

ad assicurare che i dispositivi e le apparecchiature che hanno superato le procedure di omologazione e approvazione possano essere collocate sul mercato e impiegate senza difficoltà.

0/44 e abb-B/IX/9. Antonino Foti, Garofalo.

La IX Commissione,

premessò che:

il tema della sicurezza stradale merita ogni sforzo e una strategia integrata di interventi, nell'ambito della quale, l'aspetto normativo costituisce solo il, seppure indispensabile, quadro di riferimento;

nel 2008, 4.731 individui hanno perso la vita e 310.739 hanno subito lesioni di diversa gravità nei 218.963 incidenti stradali;

come noto, tra i fattori che maggiormente influiscono sulla sicurezza della circolazione stradale, dopo il comportamento degli utenti e la condizione dei mezzi, lo stato delle strade rappresenta un elemento imprescindibile su cui non possono essere ridimensionati gli interventi di manutenzione e implemento delle condizioni d'uso, pena un aggravarsi dell'alto costo sociale di vite umane e di costi per la collettività, soprattutto in considerazione delle esigenze di alcuni utenti quali i ciclisti e motociclisti;

non c'è dubbio che un ampio margine di miglioramento possa essere compiuto su tutto il sistema viario, nazionale e locale, sia per quanto riguarda la qualità del manto stradale, sia per la funzionalità della segnaletica verticale e orizzontale, sia per i sistemi di protezione e di informazione degli utenti;

impegna il Governo

pur in considerazione della difficile congiuntura economica, ad assicurare che le risorse finanziarie destinate alla manutenzione e sicurezza delle rete stradale siano incrementate in ragione dei flussi di traffico e dello stato delle infrastrutture viarie.

0/44 e abb-B/IX/10. Meta.

La IX Commissione,

premessò che:

nel 2008, 4.731 individui hanno perso la vita e 310.739 hanno subito lesioni di diversa gravità nei 218.963 incidenti stradali;

come noto, tra i fattori che maggiormente influiscono sulla sicurezza della circolazione stradale, dopo il comportamento degli utenti e la condizione dei mezzi, lo stato delle strade rappresenta un elemento imprescindibile su cui non pos-

sono essere ridimensionati gli interventi di manutenzione e implemento delle condizioni d'uso, pena un aggravarsi dell'alto costo sociale di vite umane e di costi per la collettività, soprattutto in considerazione delle esigenze di alcuni utenti quali i ciclisti e motociclisti;

soprattutto per quanto concerne la rete gestita dalla società Anas e dalle società di concessione autostradale, appare necessario un intervento mirato a migliorare il grado di informazione e assistenza degli utenti sulle condizioni di traffico e meteorologiche,

impegna il Governo

a prevedere un'apposita strategia di intervento volta migliorare, prioritariamente sulle strade nazionali e sulle autostrade, il grado di informazione e assistenza degli utenti sulle condizioni di traffico e meteorologiche, tra le altre, implementando la diffusione dei pannelli a messaggio variabile.

0/44 e abb-B/IX/11. Tullo.

La IX Commissione,

premesso che:

l'articolo 50 del testo in esame prevede che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito, per quanto di competenza, il Garante per la protezione dei dati personali, emani direttive al fine di prevedere, compatibilmente con la normativa comunitaria e nel rispetto della disciplina in materia di protezione dei dati personali, l'equipaggiamento in via sperimentale degli autoveicoli per i quali è richiesta, ai sensi del comma 3 dell'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992, la patente di guida di categoria C, D o E, con un dispositivo elettronico protetto, denominato « scatola nera »;

la sperimentazione e, in prospettiva, la successiva diffusione di un dispo-

sitivo come la « scatola nera » potrebbe produrre effetti ampiamente positivi sotto il profilo della sicurezza;

permetterebbe altresì di determinare con certezza la dinamica degli incidenti, evitando le pesanti conseguenze provocate, sia per i cittadini, sia per gli operatori dall'elevato numero di frodi connesse alle richieste di risarcimenti assicurativi, che si traducono in un notevole incremento dei premi di assicurazione;

a tal fine, sarebbe di grande utilità che la sperimentazione della « scatola nera » interessasse anche gli autoveicoli per i quali è richiesta la patente di guida di categoria B, che rappresentano di gran lunga la parte più ampia dei veicoli circolanti;

sarebbe altresì utile prevedere l'utilizzo di sistemi di sensori per la rilevazione delle persone a bordo;

impegna il Governo

a definire le direttive di cui all'articolo 50 del testo in esame concernenti l'equipaggiamento in via sperimentale degli autoveicoli con un dispositivo elettronico protetto, denominato « scatola nera », in modo da estendere tale sperimentazione anche agli autoveicoli per i quali è richiesta la patente di guida di categoria B e da prevedere, nell'ambito delle medesime direttive, anche l'installazione negli autoveicoli di sistemi di sensori per la rilevazione del numero delle persone a bordo.

0/44 e abb-B/IX/12. Garofalo, Toto, Montagnoli.

La Camera,

premesso che:

con le circolari 0982/4203/8 — A078 del 1o settembre 1981 fu autorizzata in via sperimentale, l'applicazione di un carrello elevatore, sugli autoveicoli destinati al trasporto di cose, per il carico e lo scarico delle merci trasportate dagli stessi autoveicoli;

le disposizioni emanate non hanno avuto seguito, sia per il carattere sporadico rappresentato dall'allestimento di specie, sia per il mutato quadro normativo di riferimento;

l'allestimento in argomento consiste nella sistemazione di un carrello elevatore sullo sbalzo posteriore di taluni veicoli;

tale allestimento non è riconducibile ad una modifica della carrozzeria con un allestimento permanentemente installato (es. gru o sponda caricatrice) ma è da ricondursi ad un carico trasportato a sbalzo;

a norma dell'articolo 164 del codice della strada, concernente la « sistemazione del carico sui veicoli », un'eventuale sporgenza longitudinale posteriore del carico è ammessa, nei limiti prescritti, soltanto se trattasi di carico indivisibile, le cui dimensioni non ne consentano la sistemazione all'interno del contenitore di carico del veicolo;

tali applicazioni sono consentite attraverso l'omologazione, disciplinata da normativa comunitaria, in paesi come Austria, Francia, Germania, Gran Bretagna e Olanda;

nell'ottica del rinnovo degli automezzi al fine di rientrare nelle classi ecologiche euro 5, per le imprese che necessitano di tali mezzi, appare obbligatorio l'apertura di società nei paesi dove tale omologazione sia possibile;

impegna il Governo

ad attivarsi in tempi rapidi al fine di rielaborare le norme al fine di consentire il recepimento della disciplina comunitaria che consente l'omologazione degli autoveicoli che hanno applicato carrelli elevatori sullo sbalzo degli stessi.

0/44 e abb-B/IX/13. Buonanno, Gidoni.

La Camera,

premesso che:

con le circolari 0982/4203/8 – A078 del 1o settembre 1981 fu autorizzata in via sperimentale, l'applicazione di un carrello elevatore, sugli autoveicoli destinati al trasporto di cose, per il carico e lo scarico delle merci trasportate dagli stessi autoveicoli;

le disposizioni emanate non hanno avuto seguito, sia per il carattere sporadico rappresentato dall'allestimento di specie, sia per il mutato quadro normativo di riferimento;

l'allestimento in argomento consiste nella sistemazione di un carrello elevatore sullo sbalzo posteriore di taluni veicoli;

tale allestimento non è riconducibile ad una modifica della carrozzeria con un allestimento permanentemente installato (es. gru o sponda caricatrice) ma è da ricondursi ad un carico trasportato a sbalzo;

a norma dell'articolo 164 del codice della strada, concernente la « sistemazione del carico sui veicoli », un'eventuale sporgenza longitudinale posteriore del carico è ammessa, nei limiti prescritti, soltanto se trattasi di carico indivisibile, le cui dimensioni non ne consentano la sistemazione all'interno del contenitore di carico del veicolo;

tali applicazioni sono consentite attraverso l'omologazione, disciplinata da normativa comunitaria, in paesi come Austria, Francia, Germania, Gran Bretagna e Olanda;

nell'ottica del rinnovo degli automezzi al fine di rientrare nelle classi ecologiche euro 5, per le imprese che necessitano di tali mezzi, appare obbligatorio l'apertura di società nei paesi dove tale omologazione sia possibile;

impegna il Governo

ad attivarsi al fine di rielaborare le norme al fine di consentire il recepimento della disciplina comunitaria che consente l'omologazione degli autoveicoli che hanno applicato carrelli elevatori sullo sbalzo degli stessi.

0/44 e abb-B/IX/**13**. (Nuova formulazione). Buonanno, Gidoni.

La Camera,

premessi che:

le città di medie e grandi dimensioni sono quotidianamente vittime del traffico veicolare che le attraversa;

una delle soluzioni è sicuramente quella di ampliare e rendere più efficiente il sistema del trasporto pubblico locale;

il codice della strada disciplina le dimensioni che devono avere gli autosnodati e i filosnodati, che sono i mezzi che risultano essere più facilmente impiegabili per il trasporto nelle città;

a tal proposito nell'attuale modifica del codice della strada sarebbe stato auspicabile l'introduzione del limite di 25 m di lunghezza per autosnodati e filosnodati in servizio pubblico urbano e suburbano;

il loro acquisto permetterebbe l'impiego per mezzi da 25 m: a parità di spesa ne servirebbero in numero minore, con diminuzione dei costi operativi ma innovativi e capienti;

impegna il Governo

ad attivarsi in tempi rapidi al fine di modificare l'articolo 62 con cui si ammette la circolazione gli autosnodati e i filosnodati per una lunghezza massima di 25 m così da permetterne la loro circolazione.

0/44 e abb-B/IX/**14**. Torazzi, Montagnoli, Desiderati.

La Camera,

premessi che:

le città di medie e grandi dimensioni sono quotidianamente vittime del traffico veicolare che le attraversa;

una delle soluzioni è sicuramente quella di ampliare e rendere più efficiente il sistema del trasporto pubblico locale;

il codice della strada disciplina le dimensioni che devono avere gli autosnodati e i filosnodati, che sono i mezzi che risultano essere più facilmente impiegabili per il trasporto nelle città;

a tal proposito nell'attuale modifica del codice della strada sarebbe stato auspicabile l'introduzione del limite di 25 m di lunghezza per autosnodati e filosnodati in servizio pubblico urbano e suburbano;

il loro acquisto permetterebbe l'impiego per mezzi da 25 m: a parità di spesa ne servirebbero in numero minore, con diminuzione dei costi operativi ma innovativi e capienti;

impegna il Governo

a valutare la possibilità di modificare l'articolo 62 con cui si ammette la circolazione gli autosnodati e i filosnodati per una lunghezza massima di 25 m così da permetterne la loro circolazione.

0/44 e abb-B/IX/**14**. (Nuova formulazione). Torazzi, Montagnoli, Desiderati.

La IX Commissione,

premessi che:

la Consulta Nazionale della Sicurezza Stradale ha individuato come azione a massima priorità e criticità nazionale la sicurezza stradale nelle grandi aree urbane e la protezione dell'utenza debole;

secondo i dati forniti, le aree urbane in Italia sono caratterizzate dalla maggiore incidenza d'Europa di infortuni gravi (44 per cento dei morti, 73 per cento dei feriti e 77 per cento degli incidenti),

mentre nelle aree urbane metà dei morti sono da ascrivere all'utenza debole (nel 2007 350 ciclisti e 630 pedoni);

il 15 maggio 2009, 27 comuni d'Europa hanno firmato la Carta di Bruxelles con la quale si impegnano a portare nei Paesi dell'unione Europea l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto abituale dall'attuale 5 per cento al 15 per cento entro il 2020 ed a ridurre del 50 per cento, entro lo stesso termine, gli incidenti mortali che colpiscono i ciclisti migliorando la sicurezza delle strade;

i paesi nei quali la ripartizione modale vede un uso della bicicletta superiore al 15 per cento raggiungono i maggiori livelli di sicurezza stradale ed i minori tassi di incidentalità;

Antonio Tajani, vicepresidente della Commissione Europea con delega ai Trasporti, ha affermato il 12 maggio 2009 a Bruxelles «È nostro dovere promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto urbano a emissione zero»;

i principi informativi del Codice della Strada (articolo 1 comma 2) prevedono che: «Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi: di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare; di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluidità della circolazione»;

appare evidente che i costi economici e sociali (35 miliardi di Euro/anno) ed ambientali (95 miliardi di Euro/anno) della mobilità sono da imputare al traffico veicolare e che tutte le altre modalità di spostamento (collettivo — autobus, treno — o non veicolare — bicicletta/velocipede o piedi) dovranno essere favorite dal Codice stesso;

durante la prima lettura alla Camera del provvedimento in esame erano stati presentati al provvedimento alcuni emendamenti con cui si cercava di rispon-

dere alle esigenze di una maggiore tutela e attenzione alla mobilità alternative ed alla mobilità ciclistica in particolare;

lo stesso presidente della commissione trasporti aveva dichiarato, nella seduta del 7 luglio 2009, di condividere le finalità delle proposte emendative, ma che, per agevolare una rapida approvazione del provvedimento, era necessario concentrare l'attenzione del legislatore su alcuni temi specifici, particolarmente urgenti;

le ragioni di urgenza, a distanza di un anno dal primo esame del provvedimento, sembrano essere venute meno, ma, a causa di una rigorosa applicazione del regolamento, non è stato possibile riproporre gli emendamenti in seconda lettura, nonostante la larga e trasversale condivisione di cui disponevano;

impegna il Governo:

ad assumere le opportune iniziative per pervenire a una revisione del Codice della Strada, mirata e circoscritta alle sopra descritte esigenze di rafforzare la tutela dell'utenza debole della strada e di agevolare la diffusione dei sistemi di mobilità alternativa e sostenibile, la quale contenga, in particolar modo, disposizioni atte a:

ridurre l'incidentalità stradale con particolare riferimento ai centri urbani;

proteggere l'utenza debole della strada (con particolare riferimento all'utenza non motorizzata, ovvero pedoni e ciclisti) e ridurre drasticamente l'incidentalità;

favorire la diffusione dell'utenza non motorizzata sposando i principi della mobilità sostenibile;

definire dei criteri quantitativi che permettano di monitorare le iniziative delle amministrazioni locali;

coinvolgere le organizzazioni che rappresentano l'utenza debole nella definizione delle priorità da perseguire per il raggiungimento della sicurezza stradale; a

prevedere, nel breve termine, una revisione significativa del Codice della Strada al fine di realizzare una maggiore armonizzazione delle norme in esso contenuto, una sua semplificazione sostanziale, nonché una maggiore funzionalità al fine di rispondere ai dettami comunitari di dimezzamento dell'incidentalità stradale;

a dare piena attuazione al citato principio di cui al comma 1 dell'articolo 2 del Codice della Strada, che pone come prioritario il fine del perseguimento della sicurezza stradale, della riduzione dei costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare e del miglioramento del livello della qualità della vita dei cittadini, eliminando o correggendo tutte le norme che siano in contrasto con il principio richiamato;

garantire che il Codice persegua la sicurezza di tutti gli utenti della strada, avvalendosi per il raggiungimento di tale obiettivo di studi ed elaborazioni statistiche sul rapporto tra quadro normativo e tasso di incidentalità;

ad elaborare modifiche ed integrazioni al Codice finalizzate, in particolare, a facilitare l'utenza debole — riducendo così anche il carico veicolare sulla rete urbana e rendendo più fluido il traffico — e ad integrare i diversi segmenti della mobilità onde renderli compatibili e quindi fare sì che la sicurezza degli utenti della strada risulti esser criterio primario di progettazione;

prevedere meccanismi per verificare che gli Enti locali individuino gli obiettivi di riduzione dell'incidentalità, definiscano le misure per raggiungere gli obiettivi e predispongano gli strumenti per verificarne il conseguimento;

modificare il sistema di classificazione delle strade in modo definire un criterio di priorità nell'utilizzo delle strade, in modo da estendere in modo capillare la diffusione delle zone 30 ed introducendo ovunque sistemi di moderazione del traffico;

correggere imprecisioni ed incongruità del codice in modo da renderlo più confacente ad una corretta interazione tra i ciclisti e gli altri utenti della strada;

a non considerare veicolo la bicicletta quando viene condotta a mano;

a definire e standardizzare una segnaletica per gli itinerari ciclopedonali e a prevedere inoltre — dove possibile — la continuità delle piste ciclabili;

a riformulare in modo più coerente la norma relativa alle lanterne semaforiche per le biciclette;

a prevedere la possibilità — qualora le condizioni di sicurezza della sede stradale lo consentano e previo apposizione di specifica segnaletica orizzontale e verticale — di consentire alle biciclette il transito in senso contrario nei sensi unici;

a ridefinire le regole di precedenza nelle rotatorie nonché a stabilire criteri di progettazione delle medesime che garantiscano maggiore sicurezza anche per l'utenza debole;

ad imporre agli enti locali l'obbligo di garantire la continuità territoriale in ambito urbano e perturbano, attraverso l'eliminazione di eventuali « barriere », la realizzazione di una rete di strade di basso rango integrate con piste ciclabili, nonché di percorsi ciclabili che permettano di uscire in sicurezza dalla zona urbana;

a prevedere una più razionale ed efficace regolamentazione dell'utilizzazione dei percorsi ciclopedonali;

ad individuare e a porre in essere tutte quelle modifiche ed integrazioni che possono portare ad una maggiore diffusione della mobilità alternativa e al raggiungimento di un più elevato tasso di sicurezza stradale.

0/44 e abb-B/IX/15. Motta, Bratti, Lovelli.

La IX Commissione,

premessi che:

la Consulta Nazionale della Sicurezza Stradale ha individuato come azione a massima priorità e criticità nazionale la sicurezza stradale nelle grandi aree urbane e la protezione dell'utenza debole;

secondo i dati forniti, le aree urbane in Italia sono caratterizzate dalla maggiore incidenza d'Europa di infortuni gravi (44 per cento dei morti, 73 per cento dei feriti e 77 per cento degli incidenti), mentre nelle aree urbane metà dei morti sono da ascrivere all'utenza debole (nel 2007 350 ciclisti e 630 pedoni);

il 15 maggio 2009, 27 comuni d'Europa hanno firmato la Carta di Bruxelles con la quale si impegnano a portare nei Paesi dell'unione Europea l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto abituale dall'attuale 5 per cento al 15 per cento entro il 2020 ed a ridurre del 50 per cento, entro lo stesso termine, gli incidenti mortali che colpiscono i ciclisti migliorando la sicurezza delle strade;

i paesi nei quali la ripartizione modale vede un uso della bicicletta superiore al 15 per cento raggiungono i maggiori livelli di sicurezza stradale ed i minori tassi di incidentalità;

Antonio Tajani, vicepresidente della Commissione Europea con delega ai Trasporti, ha affermato il 12 maggio 2009 a Bruxelles «È nostro dovere promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto urbano a emissione zero»;

i principi informatori del Codice della Strada (articolo 1 comma 2) prevedono che: «Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi: di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare; di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluidità della circolazione»;

appare evidente che i costi economici e sociali (35 miliardi di Euro/anno) ed ambientali (95 miliardi di Euro/anno) della mobilità sono da imputare al traffico veicolare e che tutte le altre modalità di spostamento (collettivo – autobus, treno – o non veicolare – bicicletta/velocipede o piedi) dovranno essere favorite dal Codice stesso;

durante la prima lettura alla Camera del provvedimento in esame erano stati presentati al provvedimento alcuni emendamenti con cui si cercava di rispondere alle esigenze di una maggiore tutela e attenzione alla mobilità alternative ed alla mobilità ciclistica in particolare;

lo stesso presidente della commissione trasporti aveva dichiarato, nella seduta del 7 luglio 2009, di condividere le finalità delle proposte emendative, ma che, per agevolare una rapida approvazione del provvedimento, era necessario concentrare l'attenzione del legislatore su alcuni temi specifici, particolarmente urgenti;

le ragioni di urgenza, a distanza di un anno dal primo esame del provvedimento, sembrano essere venute meno, ma, a causa di una rigorosa applicazione del regolamento, non è stato possibile riproporre gli emendamenti in seconda lettura, nonostante la larga e trasversale condivisione di cui disponevano;

impegna il Governo:

a valutare la possibilità di assumere le seguenti iniziative: pervenire a una revisione del Codice della Strada, mirata e circoscritta alle sopra descritte esigenze di rafforzare la tutela dell'utenza debole della strada e di agevolare la diffusione dei sistemi di mobilità alternativa e sostenibile, la quale contenga, in particolar modo, disposizioni atte a:

ridurre l'incidentalità stradale con particolare riferimento ai centri urbani;

proteggere l'utenza debole della strada (con particolare riferimento al-

l'utenza non motorizzata, ovvero pedoni e ciclisti) e ridurre drasticamente l'incidentalità;

favorire la diffusione dell'utenza non motorizzata sposando i principi della mobilità sostenibile;

definire dei criteri quantitativi che permettano di monitorare le iniziative delle amministrazioni locali;

coinvolgere le organizzazioni che rappresentano l'utenza debole nella definizione delle priorità da perseguire per il raggiungimento della sicurezza stradale;

prevedere, nel breve termine, una revisione significativa del Codice della Strada al fine di realizzare una maggiore armonizzazione delle norme in esso contenute, una sua semplificazione sostanziale, nonché una maggiore funzionalità al fine di rispondere ai dettami comunitari di dimezzamento dell'incidentalità stradale;

dare piena attuazione al citato principio di cui al comma 1 dell'articolo 2 del Codice della Strada, che pone come prioritario il fine del perseguimento della sicurezza stradale, della riduzione dei costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare e del miglioramento del livello della qualità della vita dei cittadini, eliminando o correggendo tutte le norme che siano in contrasto con il principio richiamato;

garantire che il Codice persegua la sicurezza di tutti gli utenti della strada, avvalendosi per il raggiungimento di tale obiettivo di studi ed elaborazioni statistiche sul rapporto tra quadro normativo e tasso di incidentalità;

elaborare modifiche ed integrazioni al Codice finalizzate, in particolare, a facilitare l'utenza debole — riducendo così anche il carico veicolare sulla rete urbana e rendendo più fluido il traffico — e ad integrare i diversi segmenti della mobilità onde renderli compatibili e quindi fare sì che la sicurezza degli utenti della strada risulti essere criterio primario di progettazione;

prevedere meccanismi per verificare che gli Enti locali individuino gli obiettivi di riduzione dell'incidentalità, definiscano le misure per raggiungere gli obiettivi e predispongano gli strumenti per verificarne il conseguimento;

modificare il sistema di classificazione delle strade in modo da definire un criterio di priorità nell'utilizzo delle strade, in modo da estendere in modo capillare la diffusione delle zone 30 ed introducendo ovunque sistemi di moderazione del traffico;

correggere imprecisioni ed incongruità del codice in modo da renderlo più coerente ad una corretta interazione tra i ciclisti e gli altri utenti della strada;

non considerare veicolo la bicicletta quando viene condotta a mano;

definire e standardizzare una segnaletica per gli itinerari ciclopedonali e prevedere inoltre — dove possibile — la continuità delle piste ciclabili;

riformulare in modo più coerente la norma relativa alle lanterne semaforiche per le biciclette;

prevedere la possibilità — qualora le condizioni di sicurezza della sede stradale lo consentano e previo apposizione di specifica segnaletica orizzontale e verticale — di consentire alle biciclette il transito in senso contrario nei sensi unici;

ridefinire le regole di precedenza nelle rotatorie nonché a stabilire criteri di progettazione delle medesime che garantiscano maggiore sicurezza anche per l'utenza debole;

imporre agli enti locali l'obbligo di garantire la continuità territoriale in ambito urbano e perturbano, attraverso l'eliminazione di eventuali « barriere », la realizzazione di una rete di strade di basso rango integrate con piste ciclabili, nonché di percorsi ciclabili che permettano di uscire in sicurezza dalla zona urbana; prevedere una più razionale ed efficace regolamentazione dell'utilizzazione dei percorsi ciclopedonali;

individuare a porre in essere tutte quelle modifiche ed integrazioni che possono portare ad una maggiore diffusione della mobilità alternativa e al raggiungimento di un più elevato tasso di sicurezza stradale.

0/44 e abb-B/IX/**15**. (*Nuova formulazione*) Motta, Bratti, Lovelli.

La IX Commissione,

impegna il Governo a:

istituire, l'Agenzia nazionale per la sicurezza stradale, con il compito di operare in piena indipendenza di giudizio e completa autonomia organizzativa e finanziaria, allo scopo di tutelare e garantire la sicurezza stradale, nonché la manutenzione e l'efficiente gestione della rete stradale nazionale, svolgendo le funzioni assegnatele nel rispetto del principio di sussidiarietà e delle competenze delle Regioni e degli Enti locali;

prevedere che, tenuto conto degli indirizzi generali di politica economica, ambientale e sociale, l'Agenzia:

promuova e garantisca adeguati livelli di sicurezza, efficienza e qualità della rete stradale nazionale;

vigili sulla realizzazione degli investimenti infrastrutturali e strutturali per l'adeguamento, la manutenzione e lo sviluppo della rete stradale nazionale a carico dei soggetti proprietario e concessionari;

stabilisca i livelli qualitativi minimi che i soggetti sottoposti alla sua competenza sono tenuti a garantire e vigili sui loro rispetto;

controlli che le condizioni di prestazione dei servizi e di realizzazione degli investimenti siano conformi alla legge, ai regolamenti, agli atti di regolazione ed ai contenuti del contratto di concessione;

richieda ai soggetti proprietari e concessionari le informazioni e l'esibizione dei documenti necessari per l'esercizio delle sue funzioni;

svolga ispezioni presso i soggetti vigilati, qualora sussistano elementi indicatori di possibili violazioni;

svolga indagini conoscitive di natura generale, eventualmente in collaborazione con l'Autorità garante della concorrenza e del mercato e con altre amministrazioni o autorità di regolazione;

valuti i reclami, le istanze e se segnalazioni presentati dagli utenti e dai consumatori, singoli o associati, ai fini dell'esercizio delle proprio competenze;

trasferire all'Agenzia le funzioni attualmente esercitate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dall'ANAS, nonché dagli altri enti strumentali, riferibili ai compiti di sicurezza del settore autostradale.

0/44 e abb-B/IX/**16**. Lovelli.

La IX Commissione,

impegna il Governo a:

istituire compatibilmente con le risorse finanziarie disponibili l'Agenzia nazionale per la sicurezza stradale, con il compito di operare in piena indipendenza di giudizio e completa autonomia organizzativa e finanziaria, allo scopo di tutelare e garantire la sicurezza stradale, nonché la manutenzione e l'efficiente gestione della rete stradale nazionale, svolgendo le funzioni assegnatele nel rispetto del principio di sussidiarietà e delle competenze delle Regioni e degli Enti locali;

prevedere che, tenuto conto degli indirizzi generali di politica economica, ambientale e sociale, l'Agenzia:

promuova e garantisca adeguati livelli di sicurezza, efficienza e qualità della rete stradale nazionale; vigili sulla realizzazione degli investimenti infrastrutturali e strutturali per l'adeguamento, la manu-

tenzione e lo sviluppo della rete stradale nazionale a carico dei soggetti proprietario e concessionari;

stabilisca i livelli qualitativi minimi che i soggetti sottoposti alla sua competenza sono tenuti a garantire e vigili sul loro rispetto;

controlli che le condizioni di prestazione dei servizi e di realizzazione degli investimenti siano conformi alla legge, ai regolamenti, agli atti di regolazione ed ai contenuti del contratto di concessione;

richieda ai soggetti proprietari e concessionari le informazioni e l'esibizione dei documenti necessari per l'esercizio delle sue funzioni;

svolga ispezioni presso i soggetti vigilati, qualora sussistano elementi indicatori di possibili violazioni;

svolga indagini conoscitive di natura generale, eventualmente in collaborazione con l'Autorità garante della concorrenza e del mercato e con altre amministrazioni o autorità di regolazione; valuti i reclami, le istanze e le segnalazioni presentati dagli utenti e dai consumatori, singoli o associati, ai fini dell'esercizio delle proprie competenze;

trasferire all'Agenzia le funzioni attualmente esercitate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dall'ANAS, nonché dagli altri enti strumentali, riferibili ai compiti di sicurezza del settore autostradale.

0/44 e abb-B/IX/16. *(Nuova formulazione)* Lovelli.

ALLEGATO 3

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.

CORREZIONI DI FORMA

Apportare le seguenti modificazioni:

all'articolo 4, comma 1, lettera b), sostituire le parole: « possono autorizzarla ad avvalersi, in loro vece o ausilio, del personale della scorta tecnica stessa » con le seguenti: « possono autorizzare il personale della scorta tecnica stessa a coadiuvare il personale di polizia o ad eseguire direttamente, in luogo di esso, le necessarie operazioni »;

all'articolo 12, comma 1, capoverso comma 4-bis, apportare le seguenti modificazioni:

a) sopprimere la parola: nominativa;

b) sostituire le parole: ai competenti uffici della Motorizzazione civile con le seguenti: al Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici;

c) sostituire le parole: il disposto del comma 3 con le seguenti: la sanzione prevista dal comma 3;

all'articolo 25, comma 1, lettera d), capoverso 12-quater, secondo periodo, sostituire le parole: i predetti proventi con le seguenti: i proventi di cui al primo periodo;

all'articolo 26, comma 1, capoverso articolo 152, comma 1, apportare le seguenti modificazioni:

a) sostituire le parole: fuori dai centri abitati con le seguenti: fuori dei centri abitati;

b) sostituire le parole: Fuori dai casi con le seguenti: Fuori dei casi;

all'articolo 34, apportare le seguenti modificazioni:

a) alla rubrica, dopo le parole: a ventuno anni, inserire le seguenti: per i neopatentati;

b) al comma 1, lettera d), capoverso 9-bis, sopprimere le parole: della misura di sicurezza;

c) al comma 3, lettera h), capoverso 8-bis, sopprimere le parole: misura di sicurezza della;

all'articolo 42, comma 2, lettera c), sostituire le parole: per il totale delle spese con le seguenti: per le spese;

all'articolo 55, comma 1, capoverso comma 2, sostituire le parole: da singoli con le seguenti: da persone fisiche.

