

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Sull'ordine dei lavori	183
Legge comunitaria 2009. Emendamenti C. 2449 Governo (Parere alla XIV Commissione) (<i>Seguito dell'esame conclusione – Nulla osta</i>)	184
Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di cooperazione relativo a un Sistema globale di navigazione satellitare (GNSS) ad uso civile tra la Comunità europea e i suoi Stati membri e il Regno del Marocco, fatto a Bruxelles il 12 dicembre 2006. C. 2541 Governo (Parere alla III Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	185
Ratifica ed esecuzione della Convenzione sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo, adottata a Parigi il 2 novembre 2001, e norme di adeguamento dell'ordinamento interno. C. 2411 Governo (Parere alle Commissioni III e VII) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	186
Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di stabilizzazione e di associazione tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da una parte, e la Repubblica di Montenegro, dall'altra, con Allegati, Protocolli e Atto finale con dichiarazioni allegate, fatto a Lussemburgo il 15 ottobre 2007. C. 2539 Governo (Parere alla III Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	188
Ratifica ed esecuzione dei seguenti Accordi: a) Accordo tra gli Stati membri dell'Unione europea relativo allo statuto dei militari e del personale civile distaccati, fatto a Bruxelles il 17 novembre 2003; b) Accordo tra gli Stati membri della Unione europea relativo alle richieste di indennizzo nell'ambito di un'operazione dell'UE di gestione delle crisi, firmato a Bruxelles il 28 aprile 2004. C. 2553 Governo, approvato dal Senato (Parere alla III Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	189

SEDE LEGISLATIVA:

Disposizioni in materia di sicurezza stradale. C. 44 Zeller e Brugger, C. 419 Contente, C. 471 Anna Teresa Formisano, C. 649 Meta, C. 772 Carlucci, C. 844 Lulli, C. 965 Conte, C. 1075 Velo, C. 1101 Boffa, C. 1190 Velo, C. 1469 Vannucci, C. 1488 Lorenzin, C. 1717 Moffa, C. 1737 Minasso, C. 1766 Giammanco, C. 1998 Guido Dussin, C. 2177 Cosenza, C. 2299 Barbieri, C. 2322 Consiglio regionale del Veneto, C. 2349 Consiglio regionale del Veneto, C. 2406 Stasi e C. 2480 Bratti e Motta (<i>Seguito della discussione del testo unificato e approvazione</i>)	191
ALLEGATO 1 (<i>Ulteriore emendamento del Relatore nuove formulazioni</i>)	210
ALLEGATO 2 (<i>Proposte emendative approvate</i>)	220
ALLEGATO 3 (<i>Ordini del giorno</i>)	238
ALLEGATO 4 (<i>Correzioni di forma</i>)	259

SEDE CONSULTIVA:

Documento di programmazione economico-finanziaria relativo alla manovra di finanza pubblica per gli anni 2010-2013. Doc. LVII, n. 2 (Parere alla V Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>)	205
---	-----

SEDE CONSULTIVA

Martedì 21 luglio 2009. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il Viceministro per lo sviluppo economico Paolo Romani e il sottosegretario per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 14.45.

Sull'ordine dei lavori.

Mario VALDUCCI, *presidente*, propone di procedere ad un'inversione dell'ordine del giorno, nel senso di svolgere in primo luogo la votazione del parere sul disegno di legge comunitaria per il 2009, quindi all'esame della ratifica ed esecuzione dell'Accordo di cooperazione relativo a un Sistema globale di navigazione satellitare (GNSS) ad uso civile tra la Comunità europea e i suoi Stati membri e il Regno del Marocco, fatto a Bruxelles il 12 dicembre 2006 e dei successivi disegni di legge di ratifica all'ordine del giorno. Propone quindi di procedere all'esame in sede legislativa del testo unificato in materia di sicurezza stradale e, infine, all'esame del documento di programmazione economico-finanziaria per gli anni 2010-2013.

Legge comunitaria 2009.**Emendamenti C. 2449 Governo.**

(Parere alla XIV Commissione).

(Seguito dell'esame conclusione – Nulla osta).

La Commissione prosegue l'esame delle proposte emendative al disegno di legge comunitaria, rinviato nella seduta del 15 luglio 2009.

Jonny CROSIO (LNP), intervenendo sull'articolo aggiuntivo a propria firma 7.09 fa presente che questo tratta un tema assai rilevante per il Paese, perché introduce un sistema che garantisce gli utenti e che rico-

nosce la competenza del Garante per la protezione dei dati personali. Osserva che l'articolo aggiuntivo 7.09 è volto a migliorare una situazione esistente molto grave quindi dichiara il proprio impegno a ritirare l'emendamento presso la XIV Commissione. Contestualmente richiede tuttavia un impegno serio da parte del Governo ad affrontare e risolvere la questione oggetto del proprio articolo aggiuntivo.

Daniele TOTO (PdL), *relatore*, rileva che l'argomento in questione necessita di un approfondimento e di una riflessione che porti a valutare le conseguenze derivanti dall'applicazione della nuova disciplina.

Il viceministro Paolo ROMANI rileva che l'emendamento, pur essendo completo, non risolverebbe il problema posto in termini adeguati. Ritiene infatti necessaria una consultazione tra le parti. Dichiara l'impegno del Governo a risolvere definitivamente la questione posta dall'articolo aggiuntivo del deputato Crosio.

Aurelio Salvatore MISITI (IdV) intervenendo sull'articolo aggiuntivo a propria firma 7.02, chiede al relatore e al Governo di fornire ulteriori chiarimenti in relazione al parere contrario espresso.

Il viceministro Paolo ROMANI fa presente che sulla questione oggetto dell'emendamento è stato svolto un ampio dibattito e che si è finalmente giunti alla soluzione del problema. Ricorda che in base ad una graduatoria del 1999, un'emittente nazionale non ha avuto le frequenze idonee a trasmettere. Sulla base di un'indicazione data dalla Commissione europea, è stata operata nei mesi scorsi e conclusa nel giugno del 2009 una ricanalizzazione della banda VHF, che ha coinvolto 14 milioni di italiani attraverso la quale è stata ottenuta una nuova frequenza nazionale, peraltro non soggetta all'affollamento che ha caratterizzato le frequenze in chiaro delle emittenti nazionali. Rileva che l'emittente Europa 7 può quindi finalmente attivare gli investimenti dichiarati. Sottolinea che la ricanalizzazione non ha sottratto frequenze alle

emittenti nazionali, e in particolare a Rai 1, che può trasmettere anch'essa sulla banda VHF, immediatamente contigua alla banda UHF. Ricorda che a seguito di un accordo con il Ministero della difesa è stata concordata la riconsegna del canale 13 e che quindi la radio digitale è stata interamente riallocata su quel canale e sono stati liberati gli altri canali su cui tali frequenze erano state temporaneamente allocate. Esprime soddisfazione per il lavoro di ricanalizzazione da poco concluso dal Ministero dello sviluppo economico. Sottolinea peraltro che la procedura infrazione aperta dalla Commissione europea rispetto ad alcune disposizioni della cosiddetta « legge Gasparri » si è proceduto, come chiesto dalla Commissione, alla sostituzione del titolo della licenza con quello dell'autorizzazione generale e d'accordo con la Commissione europea è stato deciso di chiudere la procedura di infrazione sulla base di un dividendo digitale, essendo stati liberati canali sulla rete SFN. Ricorda i principali passaggi con i quali si è proceduto alla risoluzione della vicenda oggetto dell'articolo aggiuntivo Misiti 7.02, ossia la delibera dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni n. 181e la disposizione introdotta nella legge comunitaria per il 2008.

Aurelio Salvatore MISITI (IdV) in considerazione dei chiarimenti forniti dal Vice ministro, si impegna a ritirare presso la XIV Commissione l'articolo aggiuntivo a propria firma 7.02.

Mario VALDUCCI, *presidente*, in ragione dell'impegno dei presentatori a ritirare presso la XIV Commissione gli articoli aggiuntivi Misiti 7.02 e Crosio 7.09, invita il relatore a riformulare la proposta di parere nel senso di proporre l'espressione di un nulla osta.

Daniele TOTO (Pdl), *relatore*, riformula quindi la propria proposta di parere nel senso richiesto dal presidente. Propone pertanto che la Commissione esprima nulla osta sugli articoli aggiuntivi Misiti 7.02 e Crosio 7.09.

La Commissione approva la proposta di nulla osta del relatore.

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di cooperazione relativo a un Sistema globale di navigazione satellitare (GNSS) ad uso civile tra la Comunità europea e i suoi Stati membri e il Regno del Marocco, fatto a Bruxelles il 12 dicembre 2006.

C. 2541 Governo.

(Parere alla III Commissione).

(*Esame e conclusione – Parere favorevole*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Jonny CROSIO (LNP) *relatore*, avverte che la IX Commissione è chiamata ad esprimere il parere sul disegno di legge AC 2541, di ratifica dell'Accordo stipulato a Bruxelles il 12 dicembre 2006 tra la Comunità europea e i suoi Stati membri, e il Regno del Marocco, in tema di cooperazione per il sistema di navigazione satellitare Galileo.

Rileva che l'Accordo appartiene alla categoria degli accordi « misti », cioè conclusi nei settori di competenze concorrenti dalla Comunità europea e sottoposti successivamente per la ratifica anche agli Stati membri.

Segnala che la relazione introduttiva al disegno di legge di autorizzazione alla ratifica sintetizza la cornice nella quale si inquadra l'Accordo tra la Comunità europea e il Marocco, che segue quelli già conclusi con Cina, Stati Uniti d'America, Ucraina e Corea; fa presente che l'Accordo è, dopo quello con Israele, il secondo concluso in ambito mediterraneo e che in tale ambito l'Ue ha intenzione di coinvolgere in un programma specifico denominato *Euro-Mediterranean Satellite Navigation Project* i 12 partner Euromed.

Osserva che la politica europea di navigazione satellitare è finalizzata a mettere a disposizione dell'Unione europea due sistemi di navigazione satellitare (GNSS); tali sistemi sono realizzati rispettivamente dai programmi EGNOS e GALILEO. Sottolinea che ciascuna delle due infrastrut-

ture comprende satelliti e stazioni terrestri. Ricorda che, secondo quanto riportato nella relazione illustrativa, i costi stimati del programma GALILEO si attestano sui 3,8 miliardi di euro; a seguito delle difficoltà subentrate nei negoziati per il contratto di concessione, la Commissione europea, che inizialmente contava di reperire i due terzi dell'onere dal settore privato, prevede ora l'integrale attribuzione delle spese a carico dell'Unione.

Evidenzia che l'ambito e la tipologia della cooperazione nel settore della navigazione e della sincronizzazione satellitare sono definiti negli articoli 4 e 5 del Trattato; si tratta di ricerca scientifica, produzione industriale, formazione, sviluppo dei servizi e del mercato, commercio, aspetti legati al sistema, certificazione e protezione dello stesso. Fa presente che l'eventuale estensione della cooperazione ad altri settori specifici – quali beni sensibili sottoposti a misure di controllo dell'esportazione, crittografia e tecnologie di sicurezza dell'informazione, scambio di informazioni classificate sulla navigazione satellitare – potrà essere oggetto di accordi separati tra le Parti. Rileva che l'articolo 4 chiarisce che l'Accordo lascia impregiudicata l'applicazione della normativa comunitaria sull'istituzione dell'autorità di vigilanza del GNSS europeo e le misure in materia di non proliferazione e di controllo delle esportazioni di beni a duplice uso.

Chiarisce che in base all'articolo 10, le Parti riconoscono il valore di un approccio coordinato in seno agli organismi internazionali di normalizzazione e certificazione, sostengono lo sviluppo di norme GALILEO e ne promuovono l'applicazione su scala mondiale; le Parti sono chiamate inoltre a cooperare in tutte le questioni attinenti al GNSS nell'ambito dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile, dell'Organizzazione marittima internazionale e dell'Unione internazionale comunicazioni e ad adottare le misure che permettano la piena utilizzazione di Galileo nel proprio territorio.

Osserva che con l'articolo 12, sulla sicurezza, le Parti si impegnano a proteg-

gere i sistemi globali di navigazione satellitare contro ogni abuso, interferenza, interruzione ed atto ostile e prendono tutte le iniziative praticabili per garantire qualità, continuità e sicurezza dei servizi di navigazione satellitare e delle relative infrastrutture sul loro territorio. Rileva che a tal fine, l'Unione europea e il Marocco designano un'autorità competente per le questioni connesse alla sicurezza GNSS, che sia in grado di salvaguardare la continuità dei servizi.

Fa presente che l'articolo 15 stabilisce che l'entità e le modalità del contributo del Marocco al programma GALILEO saranno oggetto di un accordo distinto. Sottolinea che ai programmi di cooperazione, conclusi in virtù dell'Accordo, si applicheranno i principi della libera circolazione di merci, persone, servizi e capitali, sulla base del predetto Accordo euro-mediterraneo di associazione del marzo 2000.

Evidenzia che, ai sensi dell'articolo 16, le Parti incoraggiano lo scambio di informazioni – anche tra imprese – e si impegnano a istituire punti di contatto allo scopo di dare effettiva attuazione alle disposizioni dell'Accordo.

Propone, in conclusione, di esprimere parere favorevole.

Il viceministro Paolo ROMANI esprime il proprio assenso sulla proposta di parere favorevole del relatore.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole del relatore.

Ratifica ed esecuzione della Convenzione sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo, adottata a Parigi il 2 novembre 2001, e norme di adeguamento dell'ordinamento interno.

C. 2411 Governo.

(Parere alle Commissioni III e VII).

(Esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Jonny CROSIO (LNP) *relatore*, avverte che la IX Commissione è chiamata ad esprimere il parere sul disegno di legge di ratifica della Convenzione sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo, adottata a Parigi il 2 novembre 2001 dagli Stati membri dell'UNESCO allo scopo di mettere in grado le Parti di tutelare al meglio il loro patrimonio sommerso. Fa presente che la Convenzione, entrata in vigore il 2 gennaio 2009, si compone di un preambolo, 35 articoli e un allegato.

Osserva che la Convenzione chiarisce innanzitutto, all'articolo 1, che il patrimonio culturale subacqueo è costituito da tutte le tracce di esistenza umana che abbiano carattere culturale, storico o archeologico, e che siano state parzialmente o totalmente sommerse da almeno cento anni; la definizione di patrimonio culturale subacqueo include dunque siti, strutture, edifici, resti umani, navi affondate e il loro carico, oggetti preistorici. Da tale definizione, viene esplicitato, sono esclusi oleodotti, cavi posizionati sui fondali marini ed altri impianti.

Sottolinea che i principi generali della Convenzione, delineati all'articolo 2, sono i seguenti: obbligo per le Parti di preservare il patrimonio culturale subacqueo nell'interesse dell'umanità e di adottare misure conseguenti; conservazione in situ del patrimonio culturale subacqueo come opzione prioritaria prima di autorizzare o intraprendere qualsiasi intervento su di esso; divieto di sfruttamento del patrimonio culturale subacqueo a fini commerciali. Evidenzia che viene inoltre prevista la vigilanza degli Stati membri sul rispetto dei resti umani sommersi, mentre gli elementi del patrimonio culturale subacqueo recuperati, vengono messi in deposito e gestiti in modo da garantire la loro conservazione a lungo termine. Fa presente che l'articolo 3 precisa che le disposizioni della Convenzione in esame non pregiudicano i diritti, la giurisdizione e i doveri derivanti agli Stati dal diritto internazionale e dalla loro adesione alla Convenzione ONU sul diritto del mare.

Quanto invece alle acque interne, arcipelagiche e al mare territoriale, osserva

che, ai sensi dell'articolo 7, gli Stati hanno il diritto esclusivo di regolamentare e di autorizzare gli interventi sul patrimonio culturale subacqueo immerso in tali aree.

Evidenzia che gli articoli 9 e 10 regolano la gestione del patrimonio culturale subacqueo che giace nella zona economia esclusiva e sulla piattaforma continentale, la cui tutela è a carico dello Stato cui pertengono tali aree, mentre gli articoli 11 e 12 riguardano il patrimonio culturale subacqueo situato nell'Area, intesa quale zona che comprende i fondi marini ed il relativo sottosuolo, al di là dei limiti della giurisdizione nazionale. Sottolinea che la protezione di tale patrimonio è a carico di tutti gli Stati parte.

Sottolinea che, sia per quanto riguarda i ritrovamenti nella zona esclusiva e nella piattaforma continentale, sia per quelli effettuati nell'Area, l'articolo 13 stabilisce un regime di cooperazione internazionale che comprende la reciproca informazione, la consultazione e il coordinamento nell'attuazione delle misure. Fa presente inoltre che gli articoli 17 e 18 riguardano le sanzioni destinate a colpire le violazioni delle misure adottate in attuazione della Convenzione, e i provvedimenti adottati dagli Stati per procedere, sul proprio territorio, alla confisca dei beni recuperati in modo non conforme al dettato della Convenzione.

Infine rileva che l'articolo 22 prevede l'istituzione (o il rafforzamento) di Autorità nazionali competenti per la protezione del patrimonio culturale subacqueo, responsabili della sua inventariazione, dell'effettiva protezione, della conservazione e della sua valorizzazione. Segnala che l'articolo 8 del disegno di legge di autorizzazione alla ratifica, stabilisce che per l'Italia tali compiti saranno affidati al Ministero per i beni e le attività culturali, e che per le navi di Stato o da guerra, le operazioni saranno condotte in cooperazione con il Ministero della difesa.

Fa presente in ultimo che gli articoli 23 e 24 riguardano la Conferenza delle Parti – che si è tenuta per la prima volta a Parigi il 26 e 27 marzo 2009 – e il Segretariato della Convenzione, che viene

assicurato dal Direttore generale dell'UNESCO e che i restanti articoli della Convenzione dettano norme per la risoluzione delle controversie, regole procedurali per l'adozione degli emendamenti al testo, e clausole relative alla eventuale rinuncia di una delle Parti.

Ricorda infine che l'Allegato alla Convenzione contiene 36 Regole, costituite da dettagliate disposizioni riguardanti le attività dirette alla tutela del patrimonio culturale subacqueo e che tali regole, già largamente riconosciute e applicate, sono diventate, negli anni, una base comune di riferimento nel campo degli scavi e dell'archeologia subacquea.

Propone, in conclusione, di esprimere parere favorevole.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole del relatore.

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di stabilizzazione e di associazione tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da una parte, e la Repubblica di Montenegro, dall'altra, con Allegati, Protocolli e Atto finale con dichiarazioni allegate, fatto a Lussemburgo il 15 ottobre 2007.

C. 2539 Governo.

(Parere alla III Commissione).

(Esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Settimo NIZZI (PdL) *relatore*, avverte che la IX Commissione è chiamata ad esprimere il parere sul disegno di legge AC 2539, recante ratifica ed esecuzione dell'Accordo di stabilizzazione e di associazione tra le Comunità europee e i loro stati membri, da una parte, e la repubblica del Montenegro, dall'altra, fatto a Lussemburgo il 15 ottobre 2007.

Fa presente che l'Accordo di stabilizzazione e associazione (ASA) rientra nella categoria degli accordi cosiddetti « misti », in quanto contengono disposizioni che interessano anche gli aspetti più propriamente politici, e quindi gli ordinamenti dei

singoli Stati membri, dei quali è necessaria la ratifica ed è finalizzato ad integrare il Montenegro nel contesto politico ed economico europeo, anche nella prospettiva di una futura candidatura all'ingresso nell'Unione europea.

Sottolinea che l'Accordo è parte del processo di stabilizzazione e di associazione (PSA) previsto dalla Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo del 26 maggio 1999, che contribuisce alla definizione della strategia comune dell'Unione nei confronti di cinque Paesi dell'Europa sud-orientale (Bosnia-Erzegovina, Croazia, Repubblica federale di Jugoslavia – ridottasi nel frattempo alla Serbia dopo l'indipendenza del Montenegro e del Kosovo –, ex Repubblica jugoslava di Macedonia e Albania). Rileva che il PSA prevede, oltre all'elaborazione di accordi di stabilizzazione e di associazione (ASA), lo sviluppo delle relazioni economiche e commerciali con la regione e al suo interno; lo sviluppo degli aiuti economici e finanziari già disponibili; l'aiuto al processo di democratizzazione, alla società civile, all'istruzione e allo sviluppo istituzionale; la cooperazione nel settore della giustizia e degli affari interni; lo sviluppo del dialogo politico.

Evidenzia che gli obiettivi principali degli ASA sono, in considerazione della situazione specifica di ciascun Paese, il consolidamento della democrazia, dello Stato di diritto, dello sviluppo economico e della cooperazione regionale, la definizione di un quadro ufficiale per il dialogo politico a livello bilaterale e regionale, la formazione, una volta compiuti progressi sufficienti nella riforma dell'economia, di una o più zone di libero scambio, il sostegno alla cooperazione economica, sociale, civile e in settori quali l'istruzione, la scienza, la tecnologia, l'energia, l'ambiente e la cultura.

Segnala che l'Accordo comprende un Preambolo, 139 articoli raggruppati in dieci titoli, l'Atto finale, 7 Allegati, 8 Protocolli e Dichiarazioni.

Fa presente che gli obiettivi dell'Accordo con il Montenegro, delineati nell'articolo 1 dell'Accordo stesso, sono quelli di

favorire il dialogo per consentire lo sviluppo delle relazioni politiche tra le Parti, nonché la stabilizzazione del Montenegro e il consolidamento in esso della democrazia e dello Stato di diritto; sostenere il Montenegro nello sviluppo della cooperazione economica e internazionale; instaurare progressivamente una zona di libero scambio tra la Comunità europea e il Montenegro; promuovere la cooperazione regionale.

Ricorda che il Titolo I definisce i principi generali concordati tra le Parti per l'attuazione dell'ASA, quali in particolare il rispetto dei principi democratici e dei diritti umani e il rispetto dei principi del diritto internazionale. Il Titolo II riguarda lo sviluppo del dialogo politico a livello bilaterale, multilaterale e regionale. Il Titolo III regola gli impegni del Montenegro a promuovere attivamente la cooperazione regionale, con il sostegno della Comunità. Il Titolo IV ha per oggetto le disposizioni di natura commerciale: per la libera circolazione delle merci si prevede l'instaurazione progressiva di una zona di libero scambio nel corso di un periodo transitorio della durata massima di cinque anni; all'entrata in vigore dell'ASA verranno aboliti i dazi doganali, le restrizioni quantitative e le misure d'effetto equivalente relativi alle importazioni nella Comunità di prodotti industriali originari del Montenegro. Nel Titolo V, riguardante la circolazione dei lavoratori, l'ASA stabilisce che i lavoratori cittadini di una Parte legalmente occupati nel territorio dell'altra Parte non siano soggetti ad alcuna discriminazione basata sulla nazionalità, per quanto riguarda le condizioni di lavoro, di retribuzione e di licenziamento. Osserva che l'ASA promuove anche – a partire dal quarto anno successivo all'entrata in vigore – la graduale liberalizzazione della prestazione di servizi da parte di società o di persone legalmente residenti nell'altra Parte contraente, consentendo allo scopo la temporanea circolazione dei prestatori di servizi.

Segnala la specifica trattazione, contenuta nel Protocollo n. 4 dell'Accordo, relativa alla prestazione tra le Parti di ser-

vizi di trasporto. In particolare, per i trasporti terrestri, sottolinea che si mira a garantire un livello di traffico stradale illimitato tra i territori del Montenegro e della CE, assieme alla progressiva armonizzazione della normativa montenegrina con quella comunitaria; nel campo dei trasporti marittimi le Parti si impegnano ad applicare la più ampia liberalizzazione commerciale, contestualmente all'adeguamento della normativa del Montenegro a quella comunitaria nei settori del trasporto aereo e fluviale.

Rileva che il Titolo VI concerne il graduale ravvicinamento della legislazione montenegrina a quella comunitaria; il Titolo VII disciplina la cooperazione nel settore della giustizia e degli affari interni; il Titolo VIII concerne le politiche di cooperazione. In questo ambito è compresa la cooperazione nel settore delle comunicazioni radiotelevisive, della informatizzazione e dello sviluppo tecnologico; il Titolo IX disciplina la materia della cooperazione finanziaria; il Titolo X, infine, reca disposizioni istituzionali e finali.

Propone, in conclusione, di esprimere parere favorevole.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole del relatore.

Ratifica ed esecuzione dei seguenti Accordi: a) **Accordo tra gli Stati membri dell'Unione europea relativo allo statuto dei militari e del personale civile distaccati, fatto a Bruxelles il 17 novembre 2003;** b) **Accordo tra gli Stati membri della Unione europea relativo alle richieste di indennizzo nell'ambito di un'operazione dell'UE di gestione delle crisi, firmato a Bruxelles il 28 aprile 2004.**

C. 2553 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alla III Commissione).

(Esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Settimo NIZZI (PdL) *relatore*, avverte che avverte che la IX Commissione è chiamata ad esprimere il parere sul dise-

gno di legge AC 2553, di ratifica degli Accordi tra gli Stati membri della UE in materia di missioni umanitarie effettuate nell'ambito della PESD (Politica europea di sicurezza e difesa).

Fa presente che i due Accordi in oggetto, stipulati tra gli Stati membri dell'Unione europea, sono intesi a facilitare alcuni aspetti giuridici, procedurali e logistici delle missioni umanitarie e di soccorso, di mantenimento o ristabilimento della pace, di gestione delle crisi, quali previste dall'articolo 17, comma 2 del Trattato sull'Unione europea nell'ambito della PESD.

Sottolinea che il primo, e più rilevante, dei due Accordi concerne lo statuto dei militari e del personale civile che si trovino in posizione di distacco presso le istituzioni dell'Unione europea, nonché lo statuto dei Quartieri generali e delle Forze eventualmente messe a disposizione dell'Unione europea per lo svolgimento dei compiti previsti in ambito PESD. Osserva che l'Accordo in commento riguarda parimenti lo statuto dei militari e del personale civile di ciascuno Stato membro, messi a disposizione dell'Unione europea per l'impiego negli ambiti suddetti.

Rileva che la Parte I prevede l'obbligo degli Stati membri di facilitare l'ingresso, il soggiorno e la partenza a fini istituzionali del personale e delle relative persone a carico, mentre dal lato di questi ultimi vige l'obbligo del rispetto delle leggi vigenti nello Stato ospitante, astenendosi altresì da comportamenti contrari allo spirito dell'Accordo in esame; è inoltre previsto che le patenti di guida militari siano riconosciute sul territorio dello Stato ospitante, per veicoli comparabili, nonché la facoltà del personale di ciascuno degli Stati membri di fornire assistenza medica e dentistica al personale delle Forze o dei Quartieri generali proveniente da qualsiasi altro Stato membro. Ricorda che il personale militare e civile è altresì tenuto ad indossare le rispettive uniformi in base ai regolamenti vigenti nello Stato di invio, ed è contemplato che i veicoli di ciascuno degli Stati membri rechino una targa distintiva della loro nazionalità.

Sottolinea che la Parte II riporta disposizioni che si applicano esclusivamente ai militari e ai civili distaccati presso le istituzioni dell'Unione europea; è in particolare previsto che tali categorie possano detenere e portare armi nelle attività di preparazione delle missioni PESD, e naturalmente quando a tali missioni partecipano.

Evidenzia inoltre che la Parte III dell'Accordo detta norme applicabili esclusivamente ai Quartieri generali e alle Forze, inclusi i militari e i civili in essi impiegati mentre, la Parte IV contiene disposizioni finali, tra le quali la previsione dell'approvazione dell'Accordo negli Stati membri secondo le rispettive norme costituzionali, e della figura del Segretario generale del Consiglio dei ministri UE quale depositario dell'Accordo.

Quanto al secondo accordo, sottoscritto dagli Stati membri dell'Unione europea, e riguardante le richieste di indennizzo per danni ricevuti a cose o persone nell'ambito di un'operazione PESD, fa presente che consta di un breve Preambolo e di 9 articoli.

Tra questi segnala in particolare: l'articolo 2, che riguarda l'applicabilità dell'Accordo in esame, per la quale occorrono due condizioni, ossia che i danni o le perdite si siano verificati nel quadro della preparazione e dell'esecuzione dei compiti PESD, e che si siano verificati al di fuori dei territori di applicazione di cui all'accordo SOFA UE; l'articolo 3, che prevede la rinuncia a qualsiasi richiesta di indennizzo nei confronti di un altro Stato membro per perdite o ferimento di appartenenti al proprio personale militare o civile, a meno che non vi sia stata grave negligenza o comportamento doloso; l'articolo 4, che dispone la rinuncia a qualsiasi richiesta di risarcimento da parte di uno Stato membro che abbia ricevuto danni a beni di sua proprietà, se il danno è causato da un militare o un civile dell'altro Stato membro nell'esercizio delle funzioni di cui al presente Accordo, e anche se il danno è causato da un veicolo, natante o aereo utilizzato in relazione ai compiti citati.

Evidenzia infine che la rinuncia è subordinata all'assenza di negligenza grave o dolo.

Ricorda che, in base alla relazione introduttiva al disegno di legge di autorizzazione alla ratifica, entrambi gli Accordi non comportano oneri aggiuntivi per la finanza pubblica.

Propone, in conclusione, di esprimere parere favorevole.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole del relatore.

La seduta termina alle 15.35.

SEDE LEGISLATIVA

Martedì 21 luglio 2009. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 16.20.

Disposizioni in materia di sicurezza stradale.

C. 44 Zeller e Brugger, C. 419 Contente, C. 471 Anna Teresa Formisano, C. 649 Meta, C. 772 Carlucci, C. 844 Lulli, C. 965 Conte, C. 1075 Velo, C. 1101 Boffa, C. 1190 Velo, C. 1469 Vannucci, C. 1488 Lorenzin, C. 1717 Moffa, C. 1737 Minasso, C. 1766 Giammanco, C. 1998 Guido Dussin, C. 2177 Cosenza, C. 2299 Barbieri, C. 2322 Consiglio regionale del Veneto, C. 2349 Consiglio regionale del Veneto, C. 2406 Stasi e C. 2480 Bratti e Motta.

(Seguito della discussione del testo unificato e approvazione).

La Commissione prosegue la discussione, rinviata nella seduta del 14 luglio 2009.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte 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.

Avverte che le Commissioni competenti in sede consultiva hanno espresso il parere sugli emendamenti approvati in linea di principio di propria competenza e dà conto dei pareri espressi. In particolare, hanno espresso parere favorevole le Commissioni IV (Finanze), VIII (Ambiente) e XIII (Agricoltura), hanno espresso parere favorevole con condizioni e, in alcuni casi anche con osservazioni e parere contrario sul alcune proposte emendative, le Commissioni I (Affari costituzionali), II (Giustizia), V (Bilancio) VII (Cultura, scienza e istruzione), XII (Affari sociali) e XIV (Politiche dell'Unione europea).

Avverte altresì che il relatore ha presentato il nuovo emendamento 24.2, con il quale si recepisce la condizione sul testo posta nel parere dalla V Commissione Bilancio (*vedi allegato 1*).

Invita quindi i presentatori a ritirare gli emendamenti 1.15 del relatore (*nuova formulazione*), gli emendamenti Graziano 22.18, 22.19, 22.20 e 22.21, nella nuova formulazione e Montagnoli 40.3, nella nuova formulazione, sui quali hanno espresso parere contrario, rispettivamente, la Commissione Politiche dell'Unione europea, la Commissione Giustizia e la Commissione Bilancio. Ricorda infatti che l'approvazione di un emendamento su cui le Commissioni competenti hanno espresso parere contrario, comporta il venir meno della sede legislativa.

Avverte altresì che il relatore ha predisposto una riformulazione degli emendamenti già approvati in linea di principio in modo da tener conto delle condizioni e, in alcuni casi, anche delle osservazioni contenute nei pareri trasmessi (*vedi allegato 1*). Propone quindi di procedere alla votazione dei singoli articoli e delle proposte emendative ad essi riferite.

La Commissione approva l'emendamento Toto 1.2 (*vedi allegato 2*).

Silvano MOFFA (PdL), *relatore*, ritira il proprio emendamento 1.15 (nuova formulazione), su cui la XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea) ha espresso parere contrario. Illustra quindi l'ulteriore

nuova formulazione dell'emendamento Garofalo 1.3 (*vedi allegato 1*), che recepisce la condizione espressa nel parere reso dalla XIV Commissione, in quanto prevede l'adozione di un decreto ministeriale, previa verifica della normativa comunitaria in materia di tutela dell'ambiente, sicurezza stradale e caratteristiche tecniche dei veicoli che circolano su strada.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO esprime parere favorevole sull'ulteriore nuova formulazione dell'emendamento Garofalo 1.3.

Vincenzo GAROFALO (Pdl) accoglie l'ulteriore nuova formulazione del proprio emendamento 1.3 proposta dal relatore.

La Commissione approva l'ulteriore nuova formulazione dell'emendamento Garofalo 1.3. (*vedi allegato 2*).

Mario VALDUCCI, *presidente*, pone in votazione l'articolo 1.

La Commissione approva, quindi, l'articolo 1.

La Commissione, con distinte votazioni, approva gli identici emendamenti Compagnon 2.4 e Antonino Foti 2.2, l'emendamento 2.5 del relatore, l'emendamento Iapicca 2.3 e l'emendamento Brugger 2.6 (*vedi allegato 2*).

Mario VALDUCCI, *presidente*, pone in votazione l'articolo 2

La Commissione approva l'articolo 2.

Mario VALDUCCI, *presidente*, pone in votazione l'articolo 2.

La Commissione approva l'articolo 3.
Approva quindi la nuova formulazione dell'articolo aggiuntivo Bratti 3.01 (*vedi allegato 2*).

Mario VALDUCCI, *presidente*, pone in votazione l'articolo 4

La Commissione approva l'articolo 4.

La Commissione, con distinte votazioni, approva quindi la nuova formulazione dell'emendamento 5.5 del relatore e l'emendamento 5.6 del relatore (*vedi allegato 2*).

Mario VALDUCCI, *presidente*, pone in votazione l'articolo 5.

La Commissione approva l'articolo 5.

Silvano MOFFA (Pdl), *relatore*, illustra la ulteriore nuova formulazione del proprio emendamento 6.3 (*vedi allegato 1*), con la quale si recepisce l'osservazione della I Commissione (Affari costituzionali), con cui si chiede che il decreto ministeriale stabilisca anche i criteri di segnalazione delle fattispecie che fanno presumere intestazioni fittizie, nonché l'osservazione della II Commissione Giustizia, con cui si prospetta la soppressione del riferimento all'effettiva responsabilità e all'obbligo di registrazione di ogni mutamento giuridico relativo ai veicoli.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO esprime parere favorevole sull'ulteriore nuova formulazione dell'emendamento 6.3 del relatore.

La Commissione approva l'ulteriore nuova formulazione dell'emendamento 6.3 del relatore (*vedi allegato 2*).

Mario VALDUCCI, *presidente*, pone in votazione l'articolo 6.

La Commissione approva l'articolo 6.

Approva quindi la nuova formulazione dell'emendamento Montagnoli 7.2 (*vedi allegato 2*).

Mario VALDUCCI, *presidente*, pone in votazione l'articolo 7.

La Commissione approva l'articolo 7.

Approva quindi l'emendamento 8.3 del relatore (*vedi allegato 2*).

Mario VALDUCCI, *presidente*, pone in votazione l'articolo 8.

La Commissione approva l'articolo 8.

Silvano MOFFA (PdL), *relatore*, illustra l'ulteriore nuova formulazione degli identici articoli aggiuntivi Mussolini 8.01 e Vannucci 8.02, con cui si recepisce la condizione di invarianza finanziaria formulata dalla V Commissione Bilancio e la condizione formulata dalla VII Commissione Cultura, con cui si richiede che il decreto ministeriale volto a dettare la disciplina attuativa sia adottato di concerto con il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO esprime parere favorevole sull'ulteriore nuova formulazione degli identici articoli aggiuntivi Mussolini 8.01 e Vannucci 8.02.

Maurizio IAPICCA (PdL) accoglie l'ulteriore nuova formulazione dell'articolo aggiuntivo Mussolini 8.01 proposta dal relatore.

Mario LOVELLI (PD) accoglie l'ulteriore nuova formulazione dell'articolo aggiuntivo Vannucci 8.02 proposta dal relatore.

La Commissione approva l'ulteriore nuova formulazione degli identici articoli aggiuntivi Mussolini 8.01 e Vannucci 8.02 (*vedi allegato 2*).

Approva quindi l'emendamento 9.1 del relatore (*vedi allegato 2*).

Mario VALDUCCI, *presidente*, pone in votazione l'articolo 9.

La Commissione approva l'articolo 9.
Approva quindi l'emendamento Montagnoli 10.2 (*vedi allegato 2*).

Silvano MOFFA (PdL), *relatore*, illustra la nuova formulazione dell'emendamento Velo 10.3, che recepisce la condizione posta dalla V Commissione Bilancio nel senso di prevedere che i costi relativi ai corsi di formazione per istruttori siano

posti integralmente a carico dei soggetti richiedenti (*vedi allegato 1*).

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO esprime parere favorevole sulla nuova formulazione dell'emendamento Velo 10.3.

Silvia VELO (PD), accoglie la nuova formulazione del proprio emendamento 10.3.

La Commissione approva, con distinte votazioni, la nuova formulazione dell'emendamento Velo 10.3 e la nuova formulazione dell'emendamento 10.4 del relatore (*vedi allegato 2*).

Mario VALDUCCI, *presidente*, pone in votazione l'articolo 10.

La Commissione approva l'articolo 10.

Mario VALDUCCI, *presidente*, pone in votazione l'articolo 11.

La Commissione approva l'articolo 11.
Approva quindi l'emendamento Compagnon 12.8 (*vedi allegato 2*).

Silvano MOFFA (PdL), *relatore*, illustra la nuova formulazione del proprio emendamento 12.7 (*vedi allegato 1*), che recepisce la condizione della V Commissione Bilancio, con cui si richiede di sopprimere l'esenzione dal pedaggio per i veicoli con targa Capitaneria di porto.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO esprime parere favorevole sulla nuova formulazione dell'emendamento 12.7 del relatore.

La Commissione approva la nuova formulazione dell'emendamento 12.7 del relatore (*vedi allegato 2*).

Silvano MOFFA (PdL), *relatore*, illustra l'ulteriore nuova formulazione degli emendamenti Brugger 12.2 e Montagnoli 12.6 (*vedi allegato 1*), che recepisce la condizione posta dalla Commissione Bilancio di

inserimento della clausola di invarianza finanziaria.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO esprime parere favorevole sulla nuova formulazione degli emendamenti Brugger 12.2 e Montagnoli 12.6.

Karl ZELLER (Misto-Min.ling.) accoglie la nuova formulazione dell'emendamento Brugger 12.2 proposta dal relatore.

Alessandro MONTAGNOLI (LNP) accoglie la nuova formulazione del proprio emendamento 12.6 proposta dal relatore.

La Commissione approva l'ulteriore nuova formulazione degli identici emendamenti Brugger 12.2 e Montagnoli 12.6 (*vedi allegato 2*).

Mario VALDUCCI, *presidente*, pone in votazione l'articolo 12.

La Commissione approva l'articolo 12.

Silvano MOFFA (PdL), *relatore*, illustra la nuova formulazione dell'emendamento Garofalo 13.1 (*vedi allegato 1*) che recepisce la condizione del parere della Commissione Bilancio per cui le spese relative agli accertamenti sanitari, inclusi gli emolumenti da corrispondere ai medici, sono poste a carico dei soggetti richiedenti.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO esprime parere favorevole sulla nuova formulazione dell'emendamento Garofalo 13.1.

Vincenzo GAROFALO (PdL) accoglie la nuova formulazione del proprio emendamento 13.1 proposta dal relatore.

La Commissione approva la nuova formulazione dell'emendamento Garofalo 13.1 (*vedi allegato 2*).

Approva quindi, con distinte votazioni, l'emendamento Pedoto 13.2 e l'emendamento 13.4 del relatore (*vedi allegato 2*).

Mario VALDUCCI, *presidente*, pone in votazione l'articolo 13.

La Commissione approva l'articolo 13.

Mario VALDUCCI, *presidente*, pone in votazione l'articolo 14.

La Commissione approva l'articolo 14. Approva quindi l'emendamento Zeller 15.6 (*vedi allegato 2*).

Silvia VELO (PD) dichiara il proprio voto contrario sull'emendamento 15.9 del relatore.

La Commissione approva, con distinte votazioni, la nuova formulazione del subemendamento Misiti 0.15.9.2, il subemendamento Zeller 0.15.9.3. e la nuova formulazione dell'emendamento 15.9 del relatore (*vedi allegato 2*). Approva quindi la nuova formulazione dell'emendamento Baldelli 15.7 (*vedi allegato 2*).

Mario VALDUCCI, *presidente*, pone in votazione l'articolo 15.

La Commissione approva l'articolo 15.

Mario VALDUCCI, *presidente*, pone in votazione l'articolo 16.

La Commissione approva l'articolo 16.

Mario VALDUCCI, *presidente*, pone in votazione l'articolo 17.

La Commissione approva l'articolo 17. Approva quindi la nuova formulazione dell'emendamento Bratti 18.1 (*vedi allegato 2*).

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che, in conseguenza dell'approvazione dell'emendamento Bratti 18.1, risulta soppresso l'articolo 18.

Mario VALDUCCI, *presidente*, pone in votazione l'articolo 19.

La Commissione approva l'articolo 19.

Mario VALDUCCI, *presidente*, pone in votazione l'articolo 20.

La Commissione approva l'articolo 20.

Mario VALDUCCI, *presidente*, pone in votazione l'articolo 21.

La Commissione approva l'articolo 21.

Sandro BIASOTTI (PdL) e Barbara MANNUCCI (PdL) chiedono di aggiungere la propria firma all'articolo aggiuntivo Giammanco 21.01.

Silvano MOFFA (PdL), *relatore*, illustra l'ulteriore nuova formulazione dell'articolo aggiuntivo Giammanco 21.01 (*vedi allegato 1*), che recepisce l'osservazione contenuta nel parere della XII Commissione (Affari sociali), con cui si richiede di adottare l'espressione « animali d'affezione, da reddito o protetti » e si chiede di formulare in termini più ampi, l'obbligo relativo all'intervento di soccorso, anziché prevedere espressamente l'intervento di un medico veterinario.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO esprime parere favorevole sull'ulteriore nuova formulazione dell'articolo aggiuntivo Giammanco 21.01.

Antonino FOTI (PdL), a titolo di cofirmatario dell'articolo aggiuntivo Giammanco 21.01, accoglie l'ulteriore nuova formulazione proposta dal relatore.

La Commissione approva l'ulteriore nuova formulazione dell'articolo aggiuntivo Giammanco 21.01 (*vedi allegato 2*).

Silvano MOFFA (PdL), *relatore*, illustra l'ulteriore nuova formulazione del proprio emendamento 22.25 (*vedi allegato 1*), che recepisce le condizioni contenute nel parere della II Commissione Giustizia, con le quali si prevede che gli accertamenti, consistenti nel prelievo di campioni di mucosa del cavo orale, siano effettuati dal personale sanitario ausiliario delle forze di polizia soltanto quando si ha ragionevole

motivo di ritenere che il conducente del veicolo si trovi sotto l'effetto conseguente all'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope. Si richiede altresì di prevedere che un caso di impossibilità di effettuare il prelievo da parte del personale sanitario ausiliario o di rifiuto del conducente, questi si a accompagnato presso strutture sanitarie fisse o mobili o presso le strutture sanitarie pubbliche. Risulta conseguentemente assorbita la condizione contenuta nel parere della I Commissione (Affari costituzionali), secondo cui è necessario precisare che i soggetti autorizzati a sottoporre i conducenti agli accertamenti sono gli organi di polizia stradale.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO esprime parere favorevole sull'ulteriore nuova formulazione dell'emendamento 22.25 del relatore.

La Commissione approva l'ulteriore nuova formulazione dell'emendamento 22.25 del relatore (*vedi allegato 2*). Respinge, quindi, l'identica nuova formulazione degli emendamenti Graziano 22.18, 22.19, 22.20 e 22.21.

Mario VALDUCCI, *presidente*, pone in votazione l'articolo 22.

La Commissione approva l'articolo 22.

Approva quindi, con distinte votazioni, gli identici articoli aggiuntivi Ceroni 22.03 (*nuova formulazione*) e Baldelli 22.04 (*nuova formulazione*), l'articolo aggiuntivo 22.09 del relatore e l'articolo aggiuntivo Montagnoli 22.010 (*vedi allegato 2*).

Silvano MOFFA (PdL), *relatore*, illustra la nuova formulazione del proprio articolo aggiuntivo 22.08, che recepisce la condizione contenuta nel parere della II Commissione Giustizia, con cui si richiede la soppressione dell'attribuzione al giudice penale della competenza in merito ai verbali di accertamento delle violazioni connesse ai reati in dipendenza di guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti. Recepisce altresì la condizione contenuta nel parere della V

Commissione (Bilancio) con la quale si richiede di sopprimere la previsione di convenzione delle prefetture con l'ordine degli avvocati.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO esprime parere favorevole sulla nuova formulazione dell'articolo aggiuntivo 22.08 del relatore.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che la riformulazione sopprime la parte dell'articolo aggiuntivo 22.08 del relatore alla quale si riferisce il subemendamento Zeller 0.22.08.2.

Karl ZELLER (Misto-Min.ling.) ritira il proprio subemendamento Zeller 0.22.08.2.

La Commissione approva, quindi, la nuova formulazione dell'articolo aggiuntivo 22.08 del relatore (*vedi allegato 2*).

Successivamente la Commissione approva l'emendamento 23.6 del relatore (*vedi allegato 2*).

Mario VALDUCCI, *presidente*, pone in votazione l'articolo 23.

La Commissione approva l'articolo 23.

Silvano MOFFA (PdL), *relatore*, illustra il proprio emendamento 24.2, volto a recepire la condizione posta dalla V Commissione (Bilancio) sul testo, finalizzata ad escludere l'uso da parte delle forze di polizia di veicoli sequestrati in quanto il sequestro può comportare la restituzione al proprietario.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO esprime parere favorevole sull'emendamento 24.2 del relatore.

La Commissione approva l'emendamento 24.2 del relatore (*vedi allegato 2*). Approva quindi la nuova formulazione dell'emendamento Meta 24.1 (*vedi allegato 2*).

Mario VALDUCCI, *presidente*, pone in votazione l'articolo 24.

La Commissione approva l'articolo 24.

Mario VALDUCCI, *presidente*, pone in votazione l'articolo 25.

La Commissione approva l'articolo 25.

Mario VALDUCCI, *presidente*, pone in votazione l'articolo 26.

La Commissione approva l'articolo 26. Approva quindi l'emendamento Zeller 27.3 (*vedi allegato 2*).

Mario VALDUCCI, *presidente*, pone in votazione l'articolo 27

La Commissione approva l'articolo 27.

Mario VALDUCCI, *presidente*, pone in votazione l'articolo 28

La Commissione approva l'articolo 28.

Mario VALDUCCI, *presidente*, pone in votazione l'articolo 29.

La Commissione approva l'articolo 29.

Mario VALDUCCI, *presidente*, pone in votazione l'articolo 30.

La Commissione approva l'articolo 30.

Mario VALDUCCI, *presidente*, pone in votazione l'articolo 31.

La Commissione approva l'articolo 31.

Silvano MOFFA (PdL), *relatore*, evidenzia che l'emendamento Toto 32.1 permette di recepire la condizione espressa sul testo dalla V Commissione Bilancio, in quanto, eliminando l'esenzione dall'imposta di bollo relativamente alla richiesta e all'ottenimento del certificato di circolazione e della targa per i ciclomotori già in circolazione, esclude che dalle disposizioni del medesimo articolo 32 possano derivare nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.

La Commissione approva l'emendamento Toto 32.1 (*vedi allegato 2*).

Mario VALDUCCI, *presidente*, pone in votazione l'articolo 32.

La Commissione approva l'articolo 32.

Approva quindi l'emendamento 33.1 del relatore (*vedi allegato 2*).

Mario VALDUCCI, *presidente*, pone in votazione l'articolo 33.

La Commissione approva l'articolo 33.

Silvano MOFFA (PdL), *relatore*, illustra l'identica nuova formulazione degli articoli aggiuntivi Montagnoli 33.02 e Compagnon 33.03 (*vedi allegato 1*), che recepisce la condizione contenuta nel parere della XII Commissione (Affari sociali), in base alla quale la certificazione richiesta per chi esercita attività professionale di trasporto su strada deve escludere l'abuso di sostanze alcoliche ovvero l'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope. È inoltre previsto che il decreto ministeriale attuativo sia adottato acquisito il parere del dipartimento per le politiche antidroga della Presidenza del Consiglio dei ministri. Si recepisce altresì la condizione posta nel parere della V Commissione Bilancio con cui si prevede che le spese connesse al rilascio della certificazione siano a carico dei soggetti che richiedono la patente di guida.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO esprime parere favorevole sull'identica nuova formulazione degli articoli aggiuntivi Montagnoli 33.02 e Compagnon 33.03.

Alessandro MONTAGNOLI (LNP) accoglie la nuova formulazione del proprio articolo aggiuntivo 33.02, proposta dal relatore.

Angelo COMPAGNON (UdC) accoglie la nuova formulazione del proprio articolo aggiuntivo 33.01, proposta dal relatore.

La Commissione approva la nuova formulazione degli identici articoli aggiuntivi Montagnoli 33.02 e Compagnon 33.03 (*vedi allegato 2*).

Approva quindi l'emendamento 34.1 del relatore (*vedi allegato 2*).

Mario VALDUCCI, *presidente*, pone in votazione l'articolo 34.

La Commissione approva l'articolo 34.

Mario VALDUCCI, *presidente*, pone in votazione l'articolo 35.

La Commissione approva l'articolo 35.

Mario VALDUCCI, *presidente*, pone in votazione l'articolo 36.

La Commissione approva l'articolo 36.

Mario VALDUCCI, *presidente*, pone in votazione l'articolo 37.

La Commissione approva l'articolo 37.

Mario VALDUCCI, *presidente*, pone in votazione l'articolo 38.

La Commissione approva l'articolo 38. Approva quindi l'emendamento Montagnoli 39.1 (*vedi allegato 2*).

Mario VALDUCCI, *presidente*, pone in votazione l'articolo 39.

La Commissione approva l'articolo 39.

Silvano MOFFA (PdL), *relatore*, illustra la nuova formulazione del proprio articolo aggiuntivo 39.01, che recepisce la condizione posta nel parere della V Commissione Bilancio, con la quale si richiede l'introduzione della clausola di invarianza finanziaria.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO esprime parere favorevole sulla nuova formulazione dell'articolo aggiuntivo 39.01 del relatore.

La Commissione approva l'articolo aggiuntivo 39.01 del relatore (*vedi allegato 2*).

Alessandro MONTAGNOLI (LNP), intervenendo con riferimento al proprio emendamento 40.3, ribadisce che l'emendamento si riferisce ad un tema ampiamente discusso ed è finalizzato semplicemente ad assicurare l'applicazione del codice della strada. Dichiarò peraltro di ritirare l'emendamento in considerazione del fatto che comunque il testo unificato reca una disposizione sul tema, con cui si introduce il principio che gli impianti semaforici devono visualizzare il tempo residuo di accensione della luce gialla.

Mario VALDUCCI, *presidente*, pone in votazione l'articolo 40.

La Commissione approva l'articolo 40.

Approva quindi la nuova formulazione dell'emendamento Bratti 41.1 (*vedi allegato 2*).

Mario VALDUCCI, *presidente*, pone in votazione l'articolo 41.

La Commissione approva l'articolo 41.

Mario VALDUCCI, *presidente*, essendo esaurito l'esame degli articoli, propone di passare all'esame degli ordini del giorno presentanti (*vedi allegato 3*).

Nessuno chiedendo di intervenire per l'illustrazione degli ordini del giorno, invita il rappresentante del Governo a esprimere il proprio parere sugli ordini del giorno.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO accoglie l'ordine del giorno Garofalo 0/44 e abb./IX/22, accoglie con riformulazione gli ordini del giorno Motta 0/44 e abb./IX/5 e Bratti 0/44 e abb./IX/6, accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Montagnoli 0/44 e abb./IX/36, accoglie l'ordine del giorno Buonanno 0/44 e abb./IX/1, accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Moffa 0/44 e abb./IX/15, accoglie gli ordini del giorno Iapicca 0/44 e abb./IX/20, Desiderati 0/44

e abb./IX/28, Terranova 0/44 e abb./IX/33 e Pianetta 0/44 e abb./IX/16, accoglie con riformulazione l'ordine del giorno Ciccanti 0/44 e abb./IX/7, accoglie l'ordine del giorno Crosio 0/44 e abb./IX/2, accoglie come raccomandazione gli ordini del giorno Libe' 0/44 e abb./IX/10 e Misiti 0/44 e abb./IX/29, accoglie l'ordine del giorno Di Stanislao 0/44 e abb./IX/31, accoglie come raccomandazione gli ordini del giorno Baldelli 0/44 e abb./IX/21 e Razzi 0/44 e abb./IX/26, accoglie con riformulazione gli ordini del giorno Alessandri 0/44 e abb./IX/24 e Garagnani 0/44 e abb./IX/11, esprime parere contrario sull'ordine del giorno Drago 0/44 e abb./IX/9, accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Monai 0/44 e abb./IX/27, esprime parere contrario sull'ordine del giorno Compagnon 0/44 e abb./IX/8, accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Brugger 0/44 e abb./IX/13, accoglie l'ordine del giorno Valducci 0/44 e abb./IX/23 e di conseguenza invita i presentatori a ritirare gli ordini del giorno Zeller 0/44 e abb./IX/12 e Nizzi 0/44 e abb./IX/18, accoglie gli ordini del giorno Favia 0/44 e abb./IX/30, Caparini 0/44 e abb./IX/3, Proietti Cosimi 0/44 e abb./IX/19 e Farina Coscioni 0/44 e abb./IX/32, accoglie come raccomandazione gli ordini del giorno Froner 0/44 e abb./IX/14, Antonino Foti 0/44 e abb./IX/35 e Siliquini 0/44 e abb./IX/34.

Sandro BIASOTTI (PdL) dichiara di aggiungere la propria sottoscrizione agli ordini del giorno Garofalo 0/44 e abb./IX/22, Moffa 0/44 e abb./IX/15, Iapicca 0/44 e abb./IX/20, Terranova 0/44 e abb./IX/33 e Pianetta 0/44 e abb./IX/16, Baldelli 0/44 e abb./IX/21, Garagnani 0/44 e abb./IX/11, Valducci 0/44 e abb./IX/23, Nizzi 0/44 e abb./IX/18, Proietti Cosimi 0/44 e abb./IX/19 e Antonino Foti 0/44 e abb./IX/35 e Siliquini 0/44 e abb./IX/34.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO, con riferimento all'ordine del giorno Motta 0/44 e abb./IX/5 prospetta una riformulazione che elimini la definizione dei criteri quantitativi relative alle

iniziative delle amministrazioni locali, l'elaborazione delle modiche del codice concernenti l'utenza debole, la previsione di meccanismi per verificare che gli enti locali conseguano gli obiettivi di riduzione dell'incidentalità, la modifica del sistema di riclassificazione delle strade, la standardizzazione degli itinerari ciclopedonali, la possibilità per le biciclette di transitare in senso contrario nei sensi unici l'obbligo per gli enti locali di garantire la continuità territoriale in ambito urbano.

Carmen MOTTA (PD), osserva che riformulazione proposta dal Sottosegretario elimina parti rilevanti dell'ordine del giorno. evidenzia altresì che l'ordine del giorno è stato predisposto con molta attenzione, recuperando i contenuti di diversi emendamenti che aveva presentato insieme al collega Bratti. rileva altresì che tali contenuti riprendono indicazioni forniti da organi di carattere sovranazionale. invita pertanto il Sottosegretario a rivedere il proprio parere sull'ordine del giorno.

Mario LOVELLI (PD) e Silvia VELO (PD) sottoscrivono gli ordini del giorno Motta 0/44 e abb./IX/5 e Bratti 0/44 e abb./IX/6.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO modifica il proprio parere sull'ordine del giorno Motta 0/44 e abb./IX/5, dichiarando di accoglierlo integralmente come raccomandazione.

Carmen MOTTA non insiste per la votazione.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO modifica il proprio parere sull'ordine del giorno Bratti 0/44 e abb./IX/6, dichiarando di accoglierlo come raccomandazione.

Mario LOVELLI (PD), Aurelio Salvatore MISITI (IdV) e Settimo NIZZI (PdL) chiedono di aggiungere la propria firma all'ordine del giorno Montagnoli 0/44 e abb./IX/36.

Alessandro MONTAGNOLI (LNP) evidenzia la rilevanza degli interventi a favore della mobilità ciclistica. Non insiste, ampiamente disciplinati nella proposta di legge, presentata dal collega Guido Dussin. Dichiaro quindi di non insistere per la votazione.

Silvano MOFFA (PdL), *relatore*, dichiara di non insistere per la votazione del proprio ordine del giorno 0/44 e abb./IX/15.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO modifica il proprio parere sull'ordine del giorno Ciccanti 0/44 e abb./IX/7, dichiarando di accoglierlo come raccomandazione.

Aurelio Salvatore MISITI (IdV), non insiste per la votazione del proprio ordine del giorno 0/44 e abb./IX/29.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO dichiara di accogliere l'ordine del giorno Alessandri 0/44 e abb./IX/24 purché sia riformulato nel senso di eliminare l'ultimo capoverso del dispositivo.

Gianluca BUONANNO (LNP), a titolo di cofirmatario dell'ordine del giorno, accetta la riformulazione.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO accoglie l'ordine del giorno Garagnani 0/44 e abb./IX/11 purché sia riformulato nel senso di eliminare il primo ed il terzo capoverso del dispositivo, mantenendo invece il secondo.

Sandro BIASOTTI (PdL), a titolo di cofirmatario dell'ordine del giorno, accetta la riformulazione.

Angelo COMPAGNON (UdC), con riferimento all'ordine del giorno Drago 0/44 e abb./IX/9, evidenzia l'opportunità di una revisione delle disposizioni che prevedono una confisca, anche al di là delle specifiche disposizioni relative ai reati connessi con la guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO modifica il proprio parere sull'ordine del giorno Drago 0/44 e abb./IX/9 nel senso di accoglierlo come raccomandazione.

Carlo MONAI (IdV), intervenendo con riferimento al proprio ordine del giorno 0/44 e abb./IX/27, evidenzia l'opportunità di una revisione delle disposizioni che prevedono la confisca con specifico riferimento alle fattispecie in cui l'imputato scelga la definizione del processo mediante patteggiamento. Rileva che un tale intervento comporterebbe un notevole alleviamento dei carichi di lavoro degli uffici giudiziari. Segnala altresì che la confisca rappresenta una sanzione assolutamente discriminatoria. A suo avviso occorre evitare automatismi. Si dichiara pertanto soddisfatto che il proprio ordine del giorno sia accolto come raccomandazione e non insiste per la votazione.

Angelo COMPAGNON (UdC) osserva che il proprio ordine del giorno 0/44 e abb./IX/8, sul quale il rappresentante del Governo ha espresso parere contrario, mira ad attenuare l'ottica repressiva del provvedimento e ad incentivare piuttosto gli interventi di informazione e di educazione.

La Commissione respinge l'ordine del giorno Compagnon 0/44 e abb./IX/8.

Karl ZELLER (Misto-Min.ling.), intervenendo sull'ordine del giorno Brugger 0/44 e abb./IX/13 di cui è cofirmatario, rileva che tale ordine del giorno prospetta l'interpretazione di una disposizione del testo unificato che dovrebbe essere assolutamente condivisa, in quanto la revoca della patente non può che applicarsi nel caso in cui sia stato registrato un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO modificando il proprio parere sull'ordine del giorno Brugger 0/44 e abb./IX/13, dichiara di accoglierlo.

Karl ZELLER (Misto-Min.ling.), con riferimento al proprio ordine del giorno 0/44 e abb./IX/12, si dichiara disponibile a ritirarlo, aggiungendo la propria sottoscrizione all'ordine del giorno Valducci 0/44 e abb./IX/23, purché quest'ultimo sia riformulato nel senso di prospettare non solo una regolare uniforme, ma anche il superamento del divieto di somministrazione di bevande alcoliche dopo le due di notte.

Mario VALDUCCI, *presidente*, riformula il proprio ordine del giorno 0/44 e abb./IX/23, nel senso richiesto dal deputato Zeller.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO accoglie l'ordine del giorno Valducci 0/44 e abb./IX/23, (*nuova formulazione*).

Karl ZELLER (Misto-Min.ling.) ritira il proprio ordine del giorno 0/44 e abb./IX/12.

Carmen MOTTA (PD) chiede di aggiungere la propria firma all'ordine del giorno Farina Coscioni 0/44 e abb./IX/32.

Maria Antonietta FARINA COSCIONI (PD), esprime la soddisfazione per l'accoglimento da parte del rappresentante del Governo del proprio ordine del giorno. Osserva infatti come il recepimento e l'effettiva operatività del contrassegno per disabili previsto a livello comunitario costituisce un elemento essenziale per garantire alle persone disabili il diritto alla mobilità.

Antonino FOTI (PdL) non insiste per la votazione del proprio ordine del giorno 0/44 e abb./IX/35.

Settimo NIZZI (PdL) ritira il proprio ordine del giorno 0/44 e abb./IX/18.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che si è così concluso l'esame degli ordini del giorno e propone di procedere alle dichiarazioni di voto finale.

Angelo COMPAGNON (UdC), intervenendo per dichiarazione di voto finale, ritiene che sia necessario fare una breve riflessione sulle modalità con le quali si è giunti all'approvazione del testo e in particolare sulla sede legislativa. Esprime la propria stima verso il presidente, il relatore e il Governo, ma rileva tuttavia una notevole distanza rispetto alla propria posizione. Osserva che nel testo sono state inserite molte disposizioni positive e che vanno incontro alle reali necessità di incrementare i livelli di sicurezza stradale, ma ritiene il provvedimento troppo repressivo. Rileva che molti ordini del giorno sono stati accolti come raccomandazione e che questo rileva una certa disponibilità del Governo a risolvere le numerose questioni aperte ma, come evidenziato anche nell'intervento del relatore Moffa, su alcuni temi occorre una maggiore e più attenta riflessione, altrimenti si rischia di emanare leggi vessatorie e che non producono i risultati sperati. Non comprende le ragioni per le quali alcuni emendamenti a sua firma non sono stati approvati e in particolare sull'istituto della confisca ribadisce la propria posizione contraria in conseguenza ai reati di guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, e giudica pertanto positivo l'impegno finale del Governo. Ricorda che è stato recentemente approvato dal Parlamento un provvedimento in materia di sicurezza pubblica che inasprisce molte sanzioni conseguenti a violazioni del codice della strada e che in generale il codice della strada contiene molte sanzioni di tipo penale, mentre in altre circostanze, come quella del falso in bilancio, il governo ha deciso di seguire la strada della depenalizzazione. Ribadisce la propria contrarietà alla sede legislativa ritenendo necessario che argomenti di tale importanza siano dibattuti dall'Assemblea. Ricorda che l'accordo per l'assenso alla sede legislativa era stato dato sulla base di un testo che contenesse poche disposizioni condivise e che invece sono state introdotte numerose altre disposizioni a seguito della presentazione di emendamenti da parte del relatore. Auspica quindi che si

possa tornare a discutere del codice della strada, e di procedere nella direzione della prevenzione e non della repressione. Quanto al divieto di somministrazione di bevande alcoliche dopo le due di notte, ritiene che anche in questo caso il dibattito sia stato troppo veloce e non abbia consentito gli approfondimenti necessari. Fa presente di aver appreso da alcune notizie di stampa che il provvedimento era stato già approvato dalla Camera e ritiene che anche questo sia un segnale della fretta che ha caratterizzato il dibattito su questo provvedimento. Dichiarando quindi l'astensione del proprio gruppo nella votazione finale del testo unificato in esame.

Karl ZELLER (Misto-Min.ling.), intervenendo per dichiarazione di voto finale, ricorda che il testo dal quale si era partiti era molto diverso da quello posto in votazione. Sottolinea che si tratta di un lavoro di grande rilievo, svolto dalla Commissione nel suo complesso. Ringrazia il Presidente, il relatore e il sottosegretario Giachino per l'impegno profuso e per la ricerca di punti di convergenza rispetto a questioni assai rilevanti, come la depenalizzazione delle violazioni conseguenti alla guida con tasso alcolemico compreso tra 0,5 e 0,8 grammi per litro e l'introduzione di criteri di maggiore proporzionalità e ragionevolezza nell'applicazione delle sanzioni. Ritiene tuttavia che sia venuto meno l'accordo preso relativo all'abolizione del divieto di somministrazione di bevande alcoliche da parte dei locali di intrattenimento dopo le due di notte e quindi dichiara quindi l'astensione del proprio gruppo nella votazione finale del testo unificato in esame..

Sandro BIASOTTI (PdL), intervenendo per dichiarazione di voto finale, esprime soddisfazione per il risultato ottenuto. Ringrazia tutti coloro che hanno lavorato in questi mesi sul provvedimento e, in particolare il relatore, il presidente, il sottosegretario e l'onorevole Meta, che ha posto la questione della sicurezza stradale all'attenzione della Commissione con la presentazione di un'articolata proposta di

legge a sua firma, che è stata la base di partenza del testo oggi posto in votazione. Ritiene che l'approvazione di questo provvedimento potrà portare a risultati efficaci di miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e si augura che anche il Senato possa, sulla base delle medesime motivazioni, giungere ad una rapida approvazione del provvedimento. Esprime soddisfazione anche per la scelta della sede legislativa, che ha consentito di pervenire all'approvazione di un testo ampiamente condiviso. Dichiaro quindi il voto favorevole del proprio gruppo sul testo unificato in esame.

Silvia VELO (PD), intervenendo per dichiarazione di voto finale, osserva che il tema della sicurezza ha caratterizzato l'attività del Governo e in particolare l'ultima campagna elettorale. Osserva che il Governo ha inteso intervenire sulla sicurezza come lotta alla microcriminalità e all'immigrazione clandestina, ma che in Italia le principali cause di morte avvengono sui posti di lavoro e sulle strade. Sottolinea che in relazione alla sicurezza nei luoghi di lavoro il governo e la maggioranza hanno assunto la responsabilità di rendere meno stringenti le norme approvate dal precedente Governo. In ordine alla sicurezza stradale rivendica il ruolo importante avuto dalle opposizioni e in particolare dal proprio gruppo, anche in ragione della proposta di legge firmata dal capogruppo che ha costituito lo scheletro del provvedimento oggi posto in votazione e ha portato all'attenzione della Commissione il tema della sicurezza stradale. Sottolinea che è stato fatto uno sforzo unitario per giungere ad un testo condiviso e riconosce il rilevante impegno profuso dal Presidente, dal relatore e dal Sottosegretario Giachino. Ritiene che il testo sia equilibrato e giudica positivamente l'introduzione di norme repressive a carico dei comportamenti statisticamente individuati come maggiormente pericolosi. Sottolinea l'importanza della prevenzione, soprattutto verso i giovani e della formazione, attuata attraverso lo strumento della guida accompagnata. Ritiene assai importante

l'introduzione della targa personale e le disposizioni introdotte in materia di passaggi di proprietà che recano delle importanti semplificazioni. Evidenzia, tuttavia, la carenza di controlli sulle strade, dovuta anche alla scarsità di risorse destinate alle forze dell'ordine, che, intervenendo in audizione presso la Commissione, hanno dichiarato di non riuscire ad acquisire neanche la strumentazione necessaria. Ritiene quindi indispensabile un rafforzamento dei controlli, anche in ragione del differente rispetto delle regole nei vari territori del Paese. Dichiaro quindi il voto favorevole del proprio gruppo sul testo unificato in esame.

Aurelio Salvatore MISITI (IdV), intervenendo per dichiarazione di voto finale, esprime apprezzamento per l'impegno del relatore, del Governo e delle opposizioni e per la conduzione equilibrata delle sedute da parte del Presidente della Commissione. Ritiene che oggi la Camera approvi un testo estremamente importante e che questa approvazione non avrebbe avuto luogo se non si fosse ricorsi alla sede legislativa. A suo giudizio si tratta di un testo moderno, che tiene conto delle innovazioni che si sono verificate in questo settore. Concorda con la collega Velo sulle difficoltà relative alla carenza dei controlli. Ricorda tuttavia che nell'ultimo anno tali controlli si sono triplicati, anche se il loro numero risulta molto inferiore a quello di altri Paesi dell'Unione europea. Ritiene che questo provvedimento costituisca un segnale importante del Parlamento sulla materia della sicurezza stradale, sulla quale il Governo negli anni passati è intervenuto con disposizioni inserite all'interno di decreti-legge. Esprime rammarico per il fatto che il testo non sarà approvato all'unanimità e ringrazia i deputati Zeller e Compagnon per gli stimoli offerti nel dibattito. Dichiaro quindi il voto favorevole del proprio gruppo sul testo unificato in esame.

Alessandro MONTAGNOLI (LNP), intervenendo per dichiarazione di voto finale, ritiene che il testo posto in votazione

sia assai importante e dia un segnale forte nella direzione della sicurezza stradale. Esprime il proprio rammarico per il voto di astensione dichiarato dai colleghi Zeller e Compagnon, determinato dal comportamento del relatore delle ultime settimane e dal mancato rispetto degli accordi presi. Ricorda gli obiettivi dell'Unione europea di diminuzione degli incidenti stradali e sottolinea che il provvedimento si è concentrato sulle categorie maggiormente a rischio, come giovani, neopatentati e autotrasportatori, rispetto ai quali si rammarica che non sia stato approvato l'emendamento a propria firma che li sottraeva dalla disciplina più restrittiva prevista per i giovani neopatentati rispetto alla guida sotto l'effetto di sostanze alcoliche. Ritiene corretti la depenalizzazione del reato di guida in stato di ebbrezza con tasso alcolemico tra 0,5 e 0,8 grammi per litro e l'inasprimento delle sanzioni conseguenti alla guida in stato di ebbrezza con tasso alcolemico superiore a 1,5. Ritiene che siano stati approvati importanti emendamenti relativi al settore dell'autotrasporto, volti a proteggere i lavoratori delle imprese nazionali dalla concorrenza sleale operata dai Paesi dell'est, ad introdurre il principio della responsabilità condivisa e ad escludere la possibilità di esercitare la professione di autotrasportatore nel caso di assunzione di sostanze stupefacenti. Riguardo ai dispositivi di segnalazione della luce gialla semaforica, ritiene che sia giusto differenziare gli amministratori locali capaci da quelli che invece abusano di tali strumenti di controllo. Giudica assai importante la finalizzazione dei proventi derivanti da sanzioni per violazione del codice della strada all'aumento dei controlli. Auspica che il Governo, attraverso la delega che il Parlamento gli conferirà per la riforma del codice della strada, possa risolvere le questioni rimaste irrisolte e tra queste ricorda la disciplina dei dossi artificiali, dei veicoli storici e, infine, del divieto di somministrazione di bevande alcoliche dopo le due di notte. In relazione a quest'ultima questione, esprime il proprio rammarico per l'atteggiamento del relatore, sottolineando

che tre Ministri si erano dichiarati d'accordo sull'eliminazione di questo divieto. Esprime, in conclusione, apprezzamento per il testo che la Commissione si accinge ad approvare, e che è il frutto di un approfondito lavoro comune. Dichiarata, quindi, il voto favorevole del proprio gruppo sul testo unificato in esame.

Michele Pompeo META (PD), intervenendo a titolo personale, ritiene corretta la scelta della sede legislativa, che ha portato all'approvazione di un provvedimento assai importante con il quale si dà un segnale di grande rilievo sul tema della sicurezza stradale. Auspica che anche al Senato si pervenga in tempi rapidi all'approvazione del provvedimento. Invita il Governo a presentare tempestivamente un disegno di legge che rechi una delega per la riforma complessiva del codice della strada, affinché questo possa essere riordinato in modo più efficace. Giudica che attraverso questo provvedimento sia stato fatto un passo avanti verso l'Europa e che sarebbe importante anche recepire la direttiva sul trasporto ferroviario delle merci e anticipare i contenuti della disciplina sulla liberalizzazione del trasporto passeggeri. Esprime rammarico per il voto di astensione dichiarato dai colleghi Zeller e Compagnon. Pur evidenziando all'interno del testo alcune contraddizioni, ritiene che il testo sia stato migliorato rispetto alla formulazione originaria, con l'introduzione di importanti disposizioni che vanno nella direzione del rafforzamento della sicurezza stradale e ritiene pertanto di esprimere un ringraziamento per il lavoro svolto dal relatore Moffa, dal Presidente, dal Governo, da tutti i membri della Commissione e dagli uffici.

Silvano MOFFA (PdL), *relatore*, osserva che si è giunti alla fine di un lungo e complesso lavoro che ha portato ad un risultato straordinario. Sottolinea che il testo, composto da un notevole numero di articoli, raccoglie numerosissime proposte di legge e conclude un processo iniziato nella precedente legislatura. Giudica il risultato ottenuto assai importante soprat-

tutto per i giovani e le famiglie delle vittime della strada che, nel corso dell'audizione svolta presso questa Commissione, hanno chiesto l'impegno della Commissione nella direzione della sicurezza stradale. Evidenzia che le modifiche sono state apportate al fine di migliorare il testo, tenendo presente la complessità e l'articolazione del Governo. Ritiene di voler esprimere un sentito ringraziamento al Presidente, al Governo, ai Ministri intervenuti nel corso dell'attività della Commissione, agli uffici della IX Commissione e agli uffici del Ministero. Auspica che possa essere presentato tempestivamente un disegno di legge che rechi una delega per la riforma del codice della strada, che costituisce un testo estremamente complesso, che necessita di un complessivo intervento di semplificazione e di coordinamento.

Mario VALDUCCI, *presidente*, si associa ai ringraziamenti espressi dal relatore. Auspica che il Senato approvi tempestivamente il provvedimento. Ritiene che il Parlamento possa dimostrarsi all'altezza del proprio ruolo istituzionale nella misura in cui risulti capace di rispondere in modo rapido ed efficace alle esigenze del Paese.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO ringrazia la Commissione nel suo complesso per il lavoro svolto. Ritiene che il dibattito abbia comunque avuto un esito estremamente proficuo, essendosi trovate soluzioni di mediazione ampiamente condivise. Sottolinea che attraverso questo provvedimento la politica recupera un ruolo unico e centrale di difesa degli interessi dei cittadini. In ordine al tema dei controlli, ricorda che sono state approvate importanti disposizioni nel settore dell'autotrasporto, che hanno costituito una risposta estremamente veloce a problemi ventennali del settore, e che l'applicazione di tali disposizioni, che prevedono anche maggiori controlli su questa categoria, produrranno un cambiamento nei comportamenti e incideranno sui costumi. Ricorda che i Ministri Maroni e Matteoli

hanno recentemente firmato un protocollo avente ad oggetto i controlli verso i mezzi pesanti. Ritiene che i cambiamenti che interverranno a seguito dell'applicazione di questo provvedimento saranno di gran lunga superiori alle aspettative. Dichiarata che notizie di stampa hanno trattato oggi il tema della sicurezza stradale e ricorda che il titolo di un articolo del Giornale di Sicilia parla di « un silenzio assordante » che a suo giudizio viene oggi rotto attraverso l'approvazione di questo provvedimento.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che il relatore ha predisposto una proposta di correzioni di forma (*vedi allegato 4*).

Silvano MOFFA (Pdl), *relatore*, illustra la proposta di correzioni di forma.

La Commissione approva la proposta di correzioni di forma del relatore (*vedi allegato 4*).

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che, se non vi sono obiezioni, la presidenza si intende autorizzata al coordinamento formale del testo.

La Commissione acconsente.

Mario VALDUCCI, *presidente*, dà conto delle sostituzioni avvertendo che i deputati Ceroni, Fallica, Ceccacci, Tortoli, Zeller e Moffa sostituiscono rispettivamente i deputati Grimaldi, Terranova, Verdini, Colucci, Nicco e Tagliatela.

Indice quindi la votazione nominale sul testo unificato di cui si è concluso l'esame.

La Commissione approva, con votazione nominale finale, il testo unificato delle proposte di legge C. 44 Zeller e Brugger, C. 419 Contento, C. 471 Anna Teresa Formisano, C. 649 Meta, C. 772 Carlucci, C. 844 Lulli, C. 965 Conte, C. 1075 Velo, C. 1101 Boffa, C. 1190 Velo, C. 1469 Vannucci, C. 1488 Lorenzin, C. 1717 Moffa, C. 1737 Minasso, C. 1766 Giammanco, C. 1998 Guido Dussin, C. 2177 Cosenza, C. 2299 Barbieri, C. 2322 Consiglio regionale del Veneto, C. 2349 Consiglio regionale del Veneto, C. 2406 Stasi e

C. 2480 Bratti e Motta, come modificato dalle proposte emendative approvate.

La seduta termina alle 18.30.

N.B.: Il resoconto stenografico della seduta è pubblicato in un fascicolo a parte.

SEDE CONSULTIVA

Martedì 21 luglio 2009. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il Viceministro per lo sviluppo economico Paolo Romani e il sottosegretario per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 18.30

Documento di programmazione economico-finanziaria relativo alla manovra di finanza pubblica per gli anni 2010-2013.

Doc. LVII, n. 2.

(Parere alla V Commissione).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Alessandro MONTAGNOLI (LNP) avverte che la IX Commissione è chiamata ad esprimere il parere sul Documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF) relativo agli anni 2010-2013 e sull'Allegato infrastrutture relativo al medesimo quadriennio.

Quanto al Documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF) sottolinea che esso prende le mosse dalla crisi economico-finanziaria che è partita dagli Stati Uniti nello scorso anno e che si è rapidamente diffusa al resto del mondo, producendo effetti anche sull'economia reale; segnala che la crisi si è approfondita all'inizio del 2009 in concomitanza con la più forte contrazione del commercio mondiale dal secondo dopoguerra. Ricorda che l'attività produttiva italiana, con la sua

forte propensione all'esportazione e il peso rilevante del settore manifatturiero, ha particolarmente risentito del crollo degli scambi internazionali e della forte riduzione degli investimenti. Sottolinea comunque che la nostra economia è meno esposta ai fattori specifici della crisi finanziaria, in considerazione del minore indebitamento delle famiglie italiane, rispetto alla media europea, e alla minore vulnerabilità del settore immobiliare.

Fa presente che le previsioni per l'economia italiana, in un contesto internazionale caratterizzato da un sensibile deterioramento del mercato del lavoro, vedono una riduzione del PIL del 5,2 per cento per il 2009, ma che già a partire dal 2010 si dovrebbe assistere a una ripresa, con un aumento del PIL dello 0,5 per cento e ulteriori incrementi del 2 per cento annuo per il triennio 2011-2013. Rileva che per il 2009 cresceranno, in rapporto al PIL, sia l'indebitamento netto (dal 2,7 per cento del 2008 al 5,3 per cento), che il debito pubblico (dal 105,7 per cento al 115,3 per cento) e quest'ultimo dovrebbe toccare nel 2010 il 118,2 per cento, in conseguenza della prevista contrazione del PIL, e successivamente dovrebbe tornare a ridursi (118 per cento nel 2011, 116,5 per cento nel 2012 e 114,1 per cento nel 2013). Segnala che anche per l'indebitamento netto è prevista una riduzione, in questo caso già a partire dal 2010.

Mette in risalto che, nonostante l'elevata incertezza delle prospettive economiche, sia a livello internazionale che nazionale, il Documento evidenzia alcuni segnali positivi; il Governo ritiene infatti che la velocità di peggioramento della congiuntura abbia raggiunto un massimo nel primo trimestre del 2009 e che attualmente gli indicatori di fiducia segnalino un recupero in diversi settori, pur attestandosi a livelli storicamente modesti. Osserva che anche sui mercati azionari, dopo i minimi registrati nel mese di marzo 2009, si assiste a una tendenza alla ripresa e le tensioni sui mercati finanziari si sono ridotte.

Evidenzia che il Governo intende incoraggiare questi segnali di ripresa conti-

nuando a garantire condizioni di stabilità per la finanza pubblica, a dare supporto all'economia e ad assicurare la coesione sociale.

Riguardo all'Allegato infrastrutture 2010-2013, fa presente che esso si articola in quattro aree programmatiche: opere avviate, con disponibilità impegnate pari a 31,6 miliardi di euro; opere deliberate, per un valore pari a 116,8 miliardi di euro; opere in corso di istruttoria presso la Struttura tecnica di missione del Ministero delle Infrastrutture, pari a circa 39 miliardi di euro; opere proposte dalle regioni ed inserite nelle Intese Generali Quadro.

In tale ambito, segnala che lo 'sforzo programmatico' del Governo si appunta prioritariamente sulle seguenti opere: tunnel del Fréjus sull'asse Torino - Lione; tunnel ferroviario del Brennero lungo il Corridoio Berlino - Palermo; terzo valico dei Giovi lungo il Corridoio Rotterdam - Genova; opere connesse con l'EXPO 2015; reti metropolitane della città di Roma; asse autostradale Salerno-Reggio Calabria; Ponte sullo Stretto di Messina; componente tecnologica del Mo.S.E.; nodi intermodali configurati come *hub* di Taranto e di Trieste; le sette Piastre Logistiche definite nell'Allegato Infrastrutture dello scorso anno.

Ricorda che la manovra triennale programmatica approvata dal CIPE nella seduta del 26 giugno 2009 ammonta a circa 28 miliardi di euro, di cui oltre il 64 per cento di capitali privati, ed il 36 per cento di capitali derivanti da fondi FAS.

Per quanto riguarda specificamente i diversi settori del comparto trasporti, segnala che l'Allegato esamina, in chiave programmatica, sostanzialmente tutti i principali aspetti della politica dei trasporti nazionale.

Per quanto concerne i Corridoi europei, l'Allegato reca un quadro dettagliato dei costi e dello stato di avanzamento dei Corridoi di interesse del nostro Paese. Sottolineato come l'Unione europea abbia recentemente fornito, con riferimento a tali progetti, una specifica interpretazione della «dichiarazione di interesse comunitario», in base alla quale le opere stradali,

ferroviarie, intermodali sono da considerarsi interventi legati allo sviluppo dell'intera Unione, e non dei singoli Paesi. Osserva che a questo approccio vanno quindi ricondotti anche i flussi di finanziamento derivanti dall'ultimo bilancio comunitario, che per l'Italia prevede l'assegnazione di 25,6 miliardi di euro a valere sui fondi strutturali 2007-2013, e oltre il 16 per cento dei 6,8 miliardi del bilancio complessivo dedicato alle reti TEN. Sottolinea che tali risorse vengono prevalentemente destinate alle parti delle reti TEN di interesse dell'Italia (Torino-Lione, Trieste-Divaccia). Ricorda che il costo complessivo delle opere ferroviarie relative ai Corridoi 1 (Berlino-Palermo), 5 (Lisbona-Torino-Trieste-Kiev) e 24 (Rotterdam-Genova), ammonta a circa 104 miliardi di euro. I progetti già deliberati dal CIPE ad oggi corrispondono a lavori per 75 miliardi di euro, di cui opere già cantierate per un totale di 45,2 miliardi. Ritiene utile segnalare che il Corridoio 8 (Bari-Varna) non venne a suo tempo inserito nel novero dei principali progetti delle reti TEN, in quanto attraversava Paesi ancora non facenti parte dell'Unione e che dopo l'ingresso della Bulgaria, l'Italia ha chiesto che anche questo progetto potesse rientrare fra le reti TEN, e la Commissione europea sta attualmente valutando tale proposta.

In ordine alla liberalizzazione delle ferrovie rileva che il processo di liberalizzazione del sistema ferroviario non si è sviluppato in questi anni secondo criteri omogenei e con tempi contestuali, dato che alcuni Paesi, fra i quali l'Italia, hanno applicato integralmente i principi contenuti nelle direttive comunitarie, mentre ciò è avvenuto solo parzialmente in altri Stati membri, determinandosi pertanto, nel territorio europeo, una situazione di non piena rispondenza ai predetti principi. Osserva che da ciò derivano conseguenze negative in termini di qualità dei servizi, e, soprattutto, forti squilibri sul piano della competitività e della concorrenza fra le imprese dei vari Paesi e che occorre quindi procedere, in tutti i Paesi dell'Europa comunitaria, alla piena applicazione

delle regole della liberalizzazione, anche in considerazione delle difficili prospettive del mercato ferroviario. Segnala che, secondo le più recenti previsioni, nei prossimi anni la rete ferroviaria potrebbe assorbire solo il 9 per cento della domanda complessiva di trasporto e che questa tendenza rischia di accentuare lo spostamento già in atto verso il trasporto su strada, con pesanti conseguenze in termini di congestionamento della rete stradale e di impatto ambientale. Rileva quindi l'evidente la necessità di un rilancio di questa modalità di trasporto.

Quanto al trasporto nelle aree urbane, osserva che il crescente congestionamento delle aree urbane, accompagnato dalla inadeguatezza del sistema di trasporto pubblico locale in molte zone geografiche, costituisce una delle emergenze del nostro Paese. Riporta i dati disponibili sono in tal senso: il costo sopportato dalle famiglie per il trasporto è superiore a 30 miliardi di euro all'anno; il costo della congestione nel 2008 è stato superiore a 9 miliardi di euro (di cui 900 milioni solo a Roma); oltre il 45 per cento degli incidenti stradali sono avvenuti nelle aree urbane, a cui va aggiunto il crescente livello di inquinamento riscontrato nelle città.

Sottolinea che una delle risposte a questa emergenza consiste nel rafforzamento dei sistemi pubblici di trasporto, e in particolare delle reti metropolitane; a tale scopo, la delibera del CIPE del 26 giugno scorso ha assegnato risorse per complessivi 1.424 milioni di euro, che si aggiungono ai 1.440 milioni assegnati alle Regioni nel corso del 2008 per i contratti di servizio con Trenitalia.

In relazione al trasporto pubblico locale, evidenzia che restano tuttavia aperti i principali problemi già segnalati nell'Allegato dell'anno scorso, e in particolare l'indebitamento delle aziende e la mancata liberalizzazione del settore; per avviare a soluzione tali problemi, rileva che nell'Allegato si ritiene opportuno che la Conferenza Stato-Regioni possa diventare la sede per la elaborazione di un piano organico che permetta, nel giro di un

quinquennio, il recupero della situazione debitoria ed il progressivo risanamento gestionale delle Aziende.

Quanto alla riforma portuale, fa presente che all'interno della logistica marittima internazionale, la posizione del nostro Paese è tuttora penalizzata dalla scarsa efficienza e funzionalità del sistema portuale. Ricorda che l'incremento del traffico marittimo registratosi negli ultimi anni è stato fortemente frenato dagli effetti della crisi economica mondiale, effetti che presumibilmente non potranno esaurirsi in tempi brevi.

Segnala che il Governo attribuisce grande rilievo strategico al rilancio del portualità nazionale, che può diventare uno strumento fondamentale per lo sviluppo delle attività commerciali italiane nel nuovo contesto globalizzato; è peraltro necessario, a tal fine, intervenire con forza per rimuovere le criticità che caratterizzano il settore, e lo rendono scarsamente competitivo. Sottolinea che in primo luogo, occorre completare il percorso indirizzato alla piena autonomia finanziaria delle autorità portuali, presupposto per una gestione efficiente delle risorse e per una visione integrata delle esigenze delle singole realtà portuali. Rileva che il mancato completamento di tale processo ha contribuito a penalizzare le opere di infrastrutturazione ed a ritardare lo sviluppo del sistema delle autostrade del mare.

Rileva che non si può d'altronde prescindere da una complessiva revisione della legge n. 84 del 1994, mirata ad una semplificazione delle procedure di approvazione dei piani regolatori portuali, ad uno sviluppo delle connessioni intermodali, a promuovere l'offerta di servizi efficienti, alla modernizzazione del sistema di assegnazione delle concessioni demaniali delle aree per le operazioni portuali. Osserva che nel nuovo contesto, la figura del presidente dell'Autorità portuale deve identificarsi in quella di un vero e proprio manager, dotato di autonomia decisionale e finanziaria, e quindi in grado di assumere gli impegni più opportuni per una gestione delle molteplici attività e competenze che gli sono attribuite. Sottolinea

che in tal senso, nell'Allegato, si sottolinea la opportunità di valutare eventuali modifiche alla disciplina di nomina dei presidenti delle autorità portuali, attualmente caratterizzata da procedure complesse e non di rado oggetto di ricorsi in sede giurisdizionale.

Segnala che l'Allegato rilancia anche il concetto di « distretto logistico », quale strumento in grado di integrare funzioni non solo su base esclusivamente territoriale ma anche in relazione ad uno specifico complesso di attività economiche; fra i grandi porti italiani, quello di Trieste e quello di Genova, per le loro potenzialità commerciali e per la loro posizione strategica, vengono indicati fra i più idonei a concretizzare tale concetto.

In ordine all'integrazione delle reti, ricorda che uno dei temi che vengono sottolineati con particolare forza nel documento è costituito dalla esigenza di procedere ad una efficiente integrazione delle reti di trasporto. Segnala che l'obiettivo è quello di assicurare, nel nuovo regime liberalizzato dei trasporti, una struttura intermodale che sia efficiente; collegata con il territorio; priva di soluzioni di continuità e capace di offrire condizioni di competitività agli operatori. Rileva che per garantire l'effettivo perseguimento di tale obiettivo, si prevede l'opportunità di costituire un apposito Fondo Rotativo, con una dotazione di almeno 2 miliardi di euro, per l'integrazione funzionale delle reti con gli impianti portuali e interportuali strategici.

Quanto alla sicurezza stradale, fa presente che fra le attività programmatiche del Governo indicate nell'Allegato, figura un'ampia analisi delle problematiche connesse alla circolazione stradale. Ricorda che malgrado i notevoli risultati conseguiti a partire dal 2003, con l'introduzione della patente a punti, e negli anni successivi, con il progressivo l'incremento dei controlli degli organi di polizia, l'Italia resta fra i Paesi europei maggiormente interessati dal tema della sicurezza stradale. Evidenzia che alla base di tale questione vanno registrati i crescenti volumi di traffico stradale, dato che negli ultimi 30 anni, il

numero di veicoli circolanti è passato da 20 a 50 milioni. Rileva che l'Italia è inoltre il Paese europeo con la più alta quota di veicoli *pro capite* (oltre 850 ogni 1000 abitanti) e che la rete stradale non appare più idonea e adeguata a gestire tali volumi di traffico. Segnala che un altro elemento fortemente critico è da individuarsi in una regolamentazione del traffico poco razionale ed efficiente, caratterizzata da scarsa uniformità e dall'incidenza di fattori che alterano la corretta applicazione dei principi sanzionatori, come nel caso dei limiti di velocità del ricorso, e dall'uso, in qualche caso strumentale, che viene fatto del connesso apparato sanzionatorio. Osserva che la strategia indicata nell'Allegato per affrontare tale emergenza si impernia su cinque punti prioritari: riforma del codice della strada, sulla base di una delega di ampia portata e a tale proposito mette in evidenza che nell'Allegato si sottolinea peraltro positivamente l'iniziativa della IX Commissione di procedere all'esame in sede legislativa del provvedimento che interviene sul codice per introdurre una prima serie di interventi più urgenti; aggiornamento del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale; rafforzamento delle sedi di coordinamento e confronto sulle misure di sicurezza adottate e sui risultati conseguiti; realizzazione di un sistema di monitoraggio degli interventi e dei risultati; miglioramento della educazione e formazione stradale nelle scuole.

In ordine alle azioni mirate nel trasporto aereo, nel quadro delle varie modalità di trasporto, rileva come il settore del trasporto aereo possa rappresentare un importante fattore di sviluppo, idoneo a generare quote importanti di occupazione, di beni e di servizi. Osserva che tale prospettiva si scontra con gravi ritardi infrastrutturali e con una legislazione che da molti anni è in attesa di una revisione e che occorre quindi, da un lato, promuovere il coinvolgimento di capitali privati per favorire lo sviluppo e la competitività del sistema aeroportuale, e, dall'altro, intervenire sul sistema tariffario, che appare ormai inadeguato a garantire i necessari investimenti. Su questo aspetto, il docu-

mento segnala la possibilità che l'ENAC e le società di gestione giungano a concordare sistemi di tariffazione pluriennale, orientati ai costi delle infrastrutture e dei servizi, nonché alla remunerazione del capitale investito.

Quanto agli interventi relativi al Mezzogiorno, ricorda che questi compaiono fra i temi prioritari individuati nell'Allegato infrastrutture. Fa presente che in particolare, con riguardo alle opere concernenti i trasporti, si prevede di avviare concretamente i lavori per il Ponte sullo Stretto di Messina e per il collegamento ferroviario Napoli-Bari; di avviare l'adeguamento della tratta ferroviaria Battipaglia-Reggio Calabria; di predisporre il progetto per il collegamento veloce Palermo-Catania; di avviare la realizzazione degli HUB portuali di Augusta, Taranto e Brindisi; di completare i lavori sulla strada statale n. 131 (Cagliari-Torres).

Ricorda che i costi complessivi ammontano a 16 miliardi di euro, dei quali sono attualmente disponibili 2,4 miliardi e che per colmare il divario di risorse finanziarie, l'intento enunciato dal Governo è quello di promuovere un partenariato pubblico privato, capace di coinvolgere lo Stato, le Regioni (con i FAS regionali) e i privati. Osserva che il contributo di tutti i soggetti interessati potrebbe in tal senso imprimere una svolta sostanziale alla politica di sviluppo delle aree meridionali del nostro Paese.

Mario VALDUCCI, *presidente*, nessun deputato chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 18.40.

ALLEGATO 1

Disposizioni in materia di sicurezza stradale. (Testo unificato C. 44 Zeller e Brugger, C. 419 Contento, C. 471 Anna Teresa Formisano, C. 649 Meta, C. 772 Carlucci, C. 844 Lulli, C. 965 Conte, C. 1075 Velo, C. 1101 Boffa, C. 1190 Velo, C. 1469 Vannucci, C. 1488 Lorenzin, C. 1717 Moffa, C. 1737 Minasso, C. 1766 Giammanco, C. 1998 Guido Dussin, C. 2177 Cosenza, C. 2299 Barbieri, C. 2322 Consiglio regionale del Veneto, C. 2349 Consiglio regionale del Veneto, C. 2406 Stasi e C. 2480 Bratti e Motta)

**ULTERIORE EMENDAMENTO DEL RELATORE
E NUOVE FORMULAZIONI**

ART. 1.

Dopo il comma 1, inserire i seguenti:

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

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

1-*ter*. Il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di cui al comma 7-*bis* dell'articolo 62 del decreto legislativo n. 285 del 1992, introdotto dal comma 1-*bis* del presente articolo, è adottato entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

1. 3. (*ulteriore nuova formulazione*) Garofalo.

ART. 6.

Sostituirlo con il seguente:

ART. 6.

(Introduzione dell'articolo 94-bis e modifica all'articolo 96 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di divieto di intestazioni fittizie dei veicoli).

1. Dopo l'articolo 94 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è inserito il seguente:

« ART. 94-*bis*. – (*Divieto di intestazioni fittizie dei veicoli*). – 1. Le formalità di cui agli articoli 93 e 94, nonché il rilascio o l'aggiornamento del certificato di circolazione e delle targhe di cui all'articolo 97 non possono essere effettuati quando l'acquirente, l'usufruttuario o il locatario con

facoltà di acquisto non abbia il possesso del veicolo e compia l'operazione dissimulando l'identità del soggetto che effettivamente ne dispone.

2. Salvo che il fatto costituisca reato, chiunque richieda l'effettuazione di una delle formalità di cui al comma 1 in violazione di quanto disposto dal medesimo comma 1 è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 500 a euro 2.000. La sanzione di cui al periodo precedente si applica anche a chi abbia la materiale disponibilità del veicolo al quale si riferisce l'operazione.

3. La violazione di cui al comma 2 comporta la sanzione amministrativa accessoria della confisca del veicolo, secondo le norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI.

4. Il veicolo in relazione al quale sono effettuate le operazioni di cui al comma 1 è soggetto alla cancellazione d'ufficio dal PRA e dall'archivio di cui agli articoli 225, comma 1, lettera b), e 226, comma 5. In caso di circolazione dopo la cancellazione, si applicano le sanzioni amministrative di cui al comma 7 dell'articolo 93. La cancellazione è disposta a richiesta degli organi di polizia stradale che hanno accertato le violazioni di cui al comma 2 dopo che l'accertamento è divenuto definitivo.

5. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri della giustizia e dell'interno, sono disciplinati i casi, i criteri e le modalità con le quali l'archivio di cui ai citati articoli 225, comma 1, lettera b), e 226, comma 5, e il P.R.A. segnalano agli organi di polizia di cui all'articolo 12, comma 1, le fattispecie che, anche per le particolari condizioni dei soggetti interessati o per l'elevato numero di veicoli coinvolti, siano tali da far presumere possibili fenomeni di abuso e di intestazioni fittizie dei veicoli. »

2. All'articolo 96 del decreto legislativo n. 285 del 1992, è aggiunto, in fine, il seguente comma: « 2-bis. In caso di circolazione dopo la cancellazione si applicano

le sanzioni amministrative di cui al comma 7 dell'articolo 93 ».

6. 3 (ulteriore nuova formulazione) Il Relatore.

ART. 8.

Dopo l'articolo 8, aggiungere il seguente:

ART. 8-bis.

(Modifiche all'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di certificato di idoneità alla guida di ciclomotori).

1. Al comma 11-bis dell'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al secondo periodo, la parola: « finale » è soppressa;

b) al sesto periodo, le parole: « La prova finale dei corsi » sono sostituite dalle seguenti: « La prova di verifica dei corsi »;

c) dopo il sesto periodo sono inseriti i seguenti: « Nell'ambito dei corsi di cui al primo e al terzo periodo è svolta una lezione teorica di almeno un'ora, volta ad acquisire elementari conoscenze sul funzionamento dei ciclomotori in caso di emergenza. Ai fini del conseguimento del certificato di cui al comma 1-bis, gli aspiranti che hanno superato l'esame di cui al secondo periodo o la prova di cui al sesto periodo sono tenuti a superare, previa idonea attività di formazione, una prova pratica di guida del ciclomotore ».

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare, di concerto con il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabilite le modalità di svolgimento della lezione teorica sul funzionamento dei ciclomotori in caso di emergenza e della prova pratica, nonché della relativa attività di formazione, di cui al comma 11-bis dell'articolo

116 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come modificato dal comma 1 del presente articolo.

2-bis. Le amministrazioni pubbliche interessate provvedono alle attività previste dal presente articolo, nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

* **8. 01** (*ulteriore nuova formulazione*)
Mussolini, Iapicca.

Dopo l'articolo 8, aggiungere il seguente:

ART. 8-bis.

(Modifiche all'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di certificato di idoneità alla guida di ciclomotori).

1. Al comma 11-bis dell'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al secondo periodo, la parola: « finale » è soppressa;

b) al sesto periodo, le parole: « La prova finale dei corsi » sono sostituite dalle seguenti: « La prova di verifica dei corsi »;

c) dopo il sesto periodo sono inseriti i seguenti: « Nell'ambito dei corsi di cui al primo e al terzo periodo è svolta una lezione teorica di almeno un'ora, volta ad acquisire elementari conoscenze sul funzionamento dei ciclomotori in caso di emergenza. Ai fini del conseguimento del certificato di cui al comma 1-bis, gli aspiranti che hanno superato l'esame di cui al secondo periodo o la prova di cui al sesto periodo sono tenuti a superare, previa idonea attività di formazione, una prova pratica di guida del ciclomotore ».

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare, di concerto con il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, entro centoventi giorni dalla data di entrata in

vigore della presente legge, sono stabilite le modalità di svolgimento della lezione teorica sul funzionamento dei ciclomotori in caso di emergenza e della prova pratica, nonché della relativa attività di formazione, di cui al comma 11-bis dell'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come modificato dal comma 1 del presente articolo.

2-bis. Le amministrazioni pubbliche interessate provvedono alle attività previste dal presente articolo, nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

* **8. 02** (*ulteriore nuova formulazione*)
Vannucci.

ART. 10.

All'articolo 10, comma 5, dopo la lettera e), inserire la seguente:

e-bis) dopo il comma 10 è inserito il seguente:

« *10-bis.* I corsi di formazione degli insegnanti e degli istruttori delle autoscuole, di cui al comma 10, sono organizzati:

a) dalle autoscuole che svolgono l'attività di formazione dei conducenti per il conseguimento di qualsiasi categoria di patente ovvero dai centri d'istruzione automobilistica riconosciuti per la formazione integrale;

b) da soggetti autorizzati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base dei criteri individuati con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. I relativi costi sono posti integralmente a carico dei soggetti richiedenti. Le amministrazioni pubbliche interessate provvedono all'organizzazione dei corsi nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ».

10. 3. (*nuova formulazione*) Velo.

ART. 12.

Al comma 2, apportare le seguenti modificazioni:

a) sostituire la lettera b) con la seguente: b) al capoverso « ART. 174 », le parole: « Comma 4 - 2 », « Comma 5 - 2 » e « Comma 7 - 1 » sono sostituite, rispettivamente, dalle seguenti: « Commi 5 e 10 - 5 », « Commi 6 e 12 - 10 » e « Comma 11 - 2 »;

b) sostituire la lettera d) con la seguente: d) al capoverso « Art. 178 », le parole: « Comma 3 - 2 » e « Comma 4 - 1 » sono sostituite, rispettivamente, dalle seguenti: « Commi 5 e 10 - 5 », « Commi 6 e 12 - 10 » e « Comma 11 - 2 »;

Conseguentemente, all'articolo 21, apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, capoverso articolo 174:

1) al comma 3, sostituire le parole da: Le sanzioni fino a: Tali violazioni con le seguenti: Le violazioni delle disposizioni di cui al presente articolo;

2) al comma 4, sopprimere le parole: o settimanale;

3) al comma 5, sostituire le parole: superiore a un'ora ma non superiore a due ore, con le seguenti: superiore al 10 per cento rispetto al limite massimo di durata dei periodi di guida prescritto dal regolamento (CE) n. 561/2006;

4) al comma 6, sostituire le parole: superiore a due ore, con le seguenti: superiore al 20 per cento rispetto al limite massimo di durata dei periodi di guida prescritto dal regolamento (CE) n. 561/2006;

5) dopo il comma 6, inserire il seguente: 6-bis. Il conducente che non rispetta per oltre il 10 per cento il limite massimo di durata dei periodi di guida o il limite minimo dei periodi di riposo settimanale prescritti dal regolamento (CE) n. 561/2006 è soggetto alla sanzione

amministrativa del pagamento di una somma da euro 307 a euro 1.227. Se i limiti di cui al periodo precedente non sono rispettati per oltre il 20 per cento si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 389 a euro 1.559;

6) al comma 7, sostituire le parole: da euro 155 a euro 624 con le seguenti: da euro 295 a euro 1.179;

7) sopprimere i commi 8 e 9;

8) al comma 11, sostituire le parole: ai commi 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10 con le seguenti: ai commi 4, 5, 6, 6-bis, 7 e 10;

9) al comma 12, sostituire le parole: 4, 5, 6, 7, 8 e 9 con le seguenti: 4, 5, 6 e 6-bis;

b) soppresso;

c) al comma 3, capoverso ART. 178:

1) al comma 3, sostituire le parole da: Le sanzioni fino a: Tali violazioni con le seguenti: Le violazioni delle disposizioni di cui al presente articolo;

2) al comma 4, sopprimere le parole: o settimanale;

3) al comma 5, sostituire le parole: superiore a un'ora ma non superiore a due ore, con le seguenti: superiore al 10 per cento rispetto al limite massimo di durata dei periodi di guida prescritto dalle disposizioni dell'accordo di cui al comma 1 »;

4) al comma 6, sostituire le parole: superiore a due ore, con le seguenti: superiore al 20 per cento rispetto al limite massimo di durata dei periodi di guida prescritto dall'accordo di cui al comma 1 »

5) dopo il comma 6, inserire il seguente: 6-bis. Il conducente che non rispetta per oltre il 10 per cento il limite massimo di durata dei periodi di guida o il limite minimo di durata dei periodi di riposo settimanale prescritti dall'accordo di cui al comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 500 a euro 2.000. Se i limiti di durata di cui al periodo prece-

dente non sono rispettati per oltre il 20 per cento si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.000 a euro 4.000;

6) al comma 7, sostituire le parole: da euro 155 a euro 624 con le seguenti: da euro 295 a euro 1.179;

7) sopprimere i commi 8 e 9;

8) al comma 11, sostituire le parole: ai commi 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10 con le seguenti: ai commi 4, 5, 6, 6-bis, 7 e 10;

9) al comma 12, sostituire le parole: 4, 5, 6, 7, 8 e 9 con le seguenti: 4, 5, 6 e 6-bis;

12.7 (nuova formulazione) Il Relatore.

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

2-bis. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base delle risultanze di un'apposita attività di studio e di sperimentazione, sono disciplinati i corsi di guida sicura avanzata, con particolare riferimento ai requisiti di idoneità dei soggetti che tengono i corsi, ai relativi programmi, ai requisiti di professionalità dei docenti e di idoneità delle attrezzature. Sono altresì individuate le disposizioni del decreto legislativo n. 285 del 1992, che prevedono la decurtazione di punteggio relativamente alla patente di guida per le quali la frequenza dei corsi di guida sicura avanzata è utile al recupero fino ad un massimo di cinque punti.

2-ter. All'attuazione delle disposizioni di cui al comma 2-bis, l'amministrazione competente provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

* **12. 2 (ulteriore nuova formulazione)** Brugger, Zeller.

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

2-bis. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base

delle risultanze di un'apposita attività di studio e di sperimentazione, sono disciplinati i corsi di guida sicura avanzata, con particolare riferimento ai requisiti di idoneità dei soggetti che tengono i corsi, ai relativi programmi, ai requisiti di professionalità dei docenti e di idoneità delle attrezzature. Sono altresì individuate le disposizioni del decreto legislativo n. 285 del 1992, che prevedono la decurtazione di punteggio relativamente alla patente di guida per le quali la frequenza dei corsi di guida sicura avanzata è utile al recupero fino ad un massimo di cinque punti.

2-ter. All'attuazione delle disposizioni di cui al comma 2-bis, l'amministrazione competente provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

* **12. 6. (ulteriore nuova formulazione)** Montagnoli.

ART. 13.

Premettere i seguenti commi:

01. Al comma 2 dell'articolo 119 del decreto legislativo n. 285 del 1992, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al secondo periodo, dopo le parole: « in servizio permanente effettivo » sono inserite le seguenti: « o in quiescenza »;

b) dopo il secondo periodo, è inserito il seguente: « L'accertamento può essere effettuato dai medici di cui al periodo precedente, anche dopo aver cessato di appartenere alle amministrazioni e ai corpi ivi indicati, purché abbiano svolto l'attività di accertamento negli ultimi dieci anni o abbiano fatto parte delle commissioni di cui al comma 4 per almeno cinque anni ».

02. Le spese relative all'attività di accertamento di cui all'articolo 119, comma 2, del decreto legislativo n. 285 del 1992, come modificato dal presente articolo, inclusive degli emolumenti da corrispondere ai medici, sono poste a carico dei soggetti richiedenti.

Conseguentemente, sostituire la rubrica con la seguente: (Modifiche agli articoli 119 e 128 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di accertamento dei requisiti fisici e psichici per il conseguimento della patente di guida e di revisione della patente di guida).

13. 1. *(nuova formulazione)* Garofalo.

ART. 21.

Dopo l'articolo 21, inserire il seguente:

ART. 21-bis.

(Modifiche agli articoli 177 e 189 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di mezzi di soccorso per animali e di incidenti con danni ad animali).

1. Al comma 1 dell'articolo 177 del decreto legislativo n. 285 del 1992, dopo le parole: « a quelli delle autoambulanze e veicoli assimilati adibiti al trasporto di plasma ed organi, » sono inserite le seguenti: « nonché a quelli delle autoambulanze e dei mezzi di soccorso per animali o di vigilanza zoofila, ».

2. All'articolo 189 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è aggiunto, in fine, il seguente: « 9-bis. L'utente della strada, in caso di incidente comunque ricollegabile al suo comportamento, da cui derivi danno a uno o più animali d'affezione, da reddito o protetti, ha l'obbligo di fermarsi e di porre in atto ogni misura idonea ad assicurare un tempestivo intervento di soccorso agli animali che abbiano subito il danno. Chiunque non ottempera agli obblighi di cui al periodo precedente è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 389 a euro 1.559. Le persone coinvolte in un incidente con danno a uno o più animali d'affezione, da reddito o protetti, devono porre in atto ogni misura idonea ad assicurare un tempestivo intervento di soccorso. Chiunque non ottempera all'obbligo di cui al periodo precedente è soggetto alla san-

zione amministrativa del pagamento di una somma da euro 78 a euro 311 ».

21. 01. *(ulteriore nuova formulazione)*
Giammanco, Antonino Foti, Sarubbi, Garofalo, Cazzola, Mancuso, Ceccacci Rubino, Repetti, Tortoli, Nizzi, Lorenzin.

ART. 22.

Apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, lettera c), sostituire le parole: dopo il secondo periodo è inserito il seguente con le seguenti: il terzo periodo è sostituito dal seguente;

b) al comma 3, aggiungere, in fine, le seguenti lettere:

b-bis) dopo il comma 2 sono inseriti i seguenti:

« *2-bis.* Quando gli accertamenti di cui al comma 2 forniscono esito positivo ovvero quando si ha altrimenti ragionevole motivo di ritenere che il conducente del veicolo si trovi sotto l'effetto conseguente all'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, i conducenti, nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per l'integrità fisica, possono essere sottoposti ad accertamenti clinico tossicologici e strumentali ovvero analitici su campioni di mucosa del cavo orale prelevati a cura di personale sanitario ausiliario delle forze di polizia. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno, della giustizia e del lavoro, della salute e delle politiche sociali, sentita la Presidenza del Consiglio dei ministri – Dipartimento delle politiche antidroga e il Consiglio superiore di sanità sono stabilite le modalità di effettuazione degli accertamenti di cui al precedente periodo e le caratteristiche degli strumenti da impiegare negli accertamenti medesimi.

2-ter. Ai fini dell'applicazione delle disposizioni di cui ai commi 1 e 1-bis è sempre considerato in stato di alterazione psico-fisica di cui al comma 1 il conducente per il quale gli accertamenti di cui

al comma 2-bis forniscono esito positivo. Nell'ipotesi di cui al presente comma, il conducente ha facoltà di chiedere, con oneri a proprio carico, che siano effettuate analisi di verifica mediante il prelievo di liquidi biologici diversi. Alle analisi di cui al periodo precedente si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni del capo VI del titolo II del libro III del codice di procedura penale.»;

b-ter) Il comma 3 è sostituito dal seguente: «3. Nei casi previsti dal comma 2-bis qualora non sia possibile effettuare il prelievo a cura del personale sanitario ausiliario delle forze di polizia ovvero qualora il conducente rifiuti di sottoporsi a tale prelievo, gli agenti di Polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, fatti salvi gli ulteriori obblighi previsti dalla legge, accompagnano il conducente presso strutture sanitarie fisse o mobili afferenti ai suddetti organi di Polizia stradale ovvero presso le strutture sanitarie pubbliche o presso quelle accreditate o comunque a tali fini equiparate, per il prelievo di campioni di liquidi biologici ai fini dell'effettuazione degli esami necessari ad accertare la presenza di sostanze stupefacenti o psicotrope. Le medesime disposizioni si applicano in caso di incidenti, compatibilmente con le attività di rilevamento e soccorso.

b-quater) al comma 5, il secondo periodo è soppresso.

b-quinquies) al comma 6, dopo le parole: «sulla base» sono inserite le seguenti: «dell'esito degli accertamenti analitici di cui al comma 2-bis, ovvero»;

b-sexies) al comma 8, le parole: «di cui ai commi 2, 3 o 4» sono sostituite dalle seguenti: «di cui ai commi 2, 2-bis, 3 o 4».

22.25 (*ulteriore nuova formulazione*) Il Relatore.

Dopo l'articolo 22, inserire il seguente:

ART. 22-bis – (*Modifiche agli articoli 204-bis e 205 del decreto legislativo n. 285*

del 1992, in materia di ricorso al giudice di pace e di opposizione) – 1. All'articolo 204-bis del decreto legislativo n. 285 del 1992, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, le parole da: «sessanta giorni» fino alla fine del comma sono sostituite dalle seguenti: «trenta giorni dalla data di contestazione o di notificazione, o di sessanta giorni dalla stessa data, se l'interessato risiede all'estero»;

b) soppresso;

c) il comma 3 è sostituito dai seguenti:

«3. Il ricorso e il decreto con cui il giudice fissa l'udienza di comparizione sono notificati, a cura della cancelleria, all'opponente o, nel caso sia stato indicato, al suo procuratore, e ai soggetti di cui al comma 4-bis, anche a mezzo fax o per via telematica all'indirizzo elettronico comunicato ai sensi dell'articolo 7 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 2001, n.123.

3-bis. Tra il giorno della notificazione e l'udienza di comparizione devono intercorrere termini liberi non maggiori di trenta giorni, se il luogo della notificazione si trova in Italia, e di sessanta giorni, se si trova all'estero. Se il ricorso contiene istanza di sospensione del provvedimento impugnato, l'udienza di comparizione deve essere fissata dal giudice entro venti giorni dal deposito dello stesso.

3-ter. L'opposizione non sospende l'esecuzione del provvedimento, salvo che il giudice, concorrendo gravi e documentati motivi, disponga diversamente nella prima udienza di comparizione, sentite l'autorità che ha adottato il provvedimento e la parte ricorrente, con ordinanza motivata e impugnabile con ricorso in tribunale»;

d) dopo il comma 4 è inserito il seguente:

«4-bis. La legittimazione passiva nel giudizio di cui al presente articolo spetta al prefetto, quando le violazioni opposte sono state accertate da funzionari, ufficiali e agenti dello Stato, nonché da funzionari

e agenti delle Ferrovie dello Stato Spa, delle ferrovie e tranvie in concessione e dell'ANAS; spetta a regioni, province e comuni, quando le violazioni siano accertate da funzionari, ufficiali ed agenti, rispettivamente, delle regioni, delle province e dei comuni o, comunque, quando i relativi proventi sono ad essi devoluti ai sensi dell'articolo 208. Il prefetto può essere rappresentato in giudizio da funzionari della prefettura – ufficio territoriale del Governo.»;

e) il comma 5 è sostituito dal seguente:

« 5. In caso di rigetto del ricorso, il giudice di pace determina l'importo della sanzione e impone il pagamento della somma con sentenza immediatamente eseguibile. Il pagamento della somma deve avvenire entro i trenta giorni successivi alla notificazione della sentenza e deve essere effettuato a vantaggio dell'amministrazione cui appartiene l'organo accertatore, con le modalità di pagamento da questa determinate. »;

d) al comma 6, le parole: « che superino l'importo della cauzione prestata all'atto del deposito del ricorso » sono soppresse;

e) dopo il comma 9 è aggiunto, in fine, il seguente:

« 9-bis. La sentenza con cui è accolto o rigettato il ricorso è trasmessa, entro trenta giorni dal deposito, a cura della cancelleria del giudice, all'ufficio o comando da cui dipende l'organo accertatore ».

2. Il comma 3 dell'articolo 205 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è abrogato.

22. 08 (nuova formulazione) Il Relatore.

ART. 24.

Al comma 1, capoverso ART. 214-ter, sopprimere il comma 1.

Conseguentemente, al medesimo capoverso, sostituire il comma 2 con il seguente:

2. I veicoli acquisiti dallo Stato a seguito di provvedimento definitivo di confisca sono assegnati agli organi di polizia che ne facciano richiesta, prioritariamente per attività finalizzate a garantire la sicurezza della circolazione stradale, ovvero ad altri organi dello Stato o ad altri enti pubblici non economici che ne facciano richiesta per finalità di giustizia, di protezione civile o di tutela ambientale. Qualora gli organi o enti di cui al periodo precedente non presentino richiesta di assegnazione, i beni sono posti in vendita. Se la procedura di vendita è antieconomica, con provvedimento del dirigente del competente ufficio del Ministero dell'economia e delle finanze è disposta la cessione gratuita o la distruzione del bene.

24.2. Il Relatore.

ART. 33.

Dopo l'articolo 33, inserire il seguente:

« ART. 33-bis. – (Certificazione di assenza di abuso di sostanze alcoliche e di assenza di assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope ovvero di tossicodipendenza per chi esercita attività di autotrasporto). – 1. In deroga a quanto previsto dalla lettera a) del comma 3 dell'articolo 41 del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, per l'esercizio dell'attività professionale di trasporto su strada che richieda la patente di guida di categoria C, C+E, D, D+E, l'interessato deve produrre apposita certificazione con cui si esclude che faccia abuso di sostanze alcoliche ovvero uso di sostanze stupefacenti o psicotrope.

2. Con decreto del Ministro del lavoro, della salute e delle politiche sociali, da adottare, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentita la Presidenza del Consiglio dei ministri – Dipartimento per le politiche antidroga, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono definite le caratteristiche della certificazione di cui

al comma 1, sono individuati i soggetti competenti a rilasciarla e sono disciplinate le procedure di rilascio

2-bis. Le spese connesse al rilascio della certificazione di cui al presente articolo sono a carico dei soggetti che richiedono la patente di guida di cui al comma 1. Le amministrazioni pubbliche interessate provvedono alle attività previste dal presente articolo, nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. ».

* **33. 02.** (nuova formulazione) Montagnoli.

Dopo l'articolo 33, inserire il seguente:

« ART. 33-bis. – (Certificazione di assenza di abuso di sostanze alcoliche e di assenza di assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope ovvero di tossicodipendenza per chi esercita attività di autotrasporto). – 1. In deroga a quanto previsto dalla lettera a) del comma 3 dell'articolo 41 del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, per l'esercizio dell'attività professionale di trasporto su strada che richieda la patente di guida di categoria C, C+E, D, D+E, l'interessato deve produrre apposita certificazione con cui si esclude che faccia abuso di sostanze alcoliche ovvero uso di sostanze stupefacenti o psicotrope.

2. Con decreto del Ministro del lavoro, della salute e delle politiche sociali, da adottare, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentita la Presidenza del Consiglio dei ministri – Dipartimento per le politiche antidroga, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono definite le caratteristiche della certificazione di cui al comma 1, sono individuati i soggetti competenti a rilasciarla e sono disciplinate le procedure di rilascio

2-bis. Le spese connesse al rilascio della certificazione di cui al presente articolo sono a carico dei soggetti che richiedono la patente di guida di cui al comma 1. Le amministrazioni pubbliche interessate provvedono alle attività previ-

ste dal presente articolo, nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. ».

* **33. 03.** (nuova formulazione) Compagnon.

ART. 39.

Dopo l'articolo 39 inserire il seguente:

ART. 39-bis. – (Introduzione dell'articolo 46-bis e modifica all'articolo 60 della legge 6 giugno 1974, n. 298, in materia di sanzioni per il cabotaggio stradale in violazione della normativa comunitaria). – 1. Dopo l'articolo 46 della legge 6 giugno 1974, n. 298, e successive modificazioni, è inserito il seguente: « Art. 46-bis. – (Cabotaggio stradale in violazione della normativa comunitaria). – 1. Qualora un veicolo immatricolato all'estero effettui trasporti di cabotaggio in violazione delle disposizioni di cui al regolamento (CEE) n. 3118/93 del Consiglio, del 25 ottobre 1993, nonché della relativa disciplina nazionale di esecuzione, si applicano la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 5.000 a euro 15.000, nonché la sanzione amministrativa accessoria del fermo amministrativo del veicolo per un periodo di tre mesi ovvero, in caso di reiterazione nel triennio, per un periodo di sei mesi. Il veicolo sottoposto a fermo amministrativo è affidato in custodia, a spese del responsabile della violazione, ad uno dei soggetti individuati ai sensi dell'articolo 214-bis del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni. È fatta salva l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 207 del citato codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni ».

2. Il quarto comma dell'articolo 60 della legge 6 giugno 1974, n. 298, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente: « Qualora le violazioni di cui agli articoli 26 e 46 siano commesse da un veicolo immatricolato all'estero, esercente

attività di autotrasporto internazionale o di cabotaggio, si applicano le disposizioni dell'articolo 207 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni.

2-bis. Dall'attuazione del presente articolo non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica « .

39. 01. *(nuova formulazione)* Il Relatore.

Disposizioni in materia di sicurezza stradale. (Testo unificato C. 44 Zeller e Brugger, C. 419 Contente, C. 471 Anna Teresa Formisano, C. 649 Meta, C. 772 Carlucci, C. 844 Lulli, C. 965 Conte, C. 1075 Velo, C. 1101 Boffa, C. 1190 Velo, C. 1469 Vannucci, C. 1488 Lorenzin, C. 1717 Moffa, C. 1737 Minasso, C. 1766 Giammanco, C. 1998 Guido Dussin, C. 2177 Cosenza, C. 2299 Barbieri, C. 2322 Consiglio regionale del Veneto, C. 2349 Consiglio regionale del Veneto, C. 2406 Stasi e C. 2480 Bratti e Motta).

PROPOSTE EMENDATIVE APPROVATE

ART. 1.

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

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

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

Conseguentemente, sostituire la rubrica con la seguente: (Modifiche agli articoli 6, 7 e 77 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di pneumatici invernali e di produzione e commercializzazione di pneumatici non omologati, nonché di regolamentazione della circolazione nei centri abitati).

1. 2. Toto.

Dopo il comma 1, inserire i seguenti:

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

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

1-ter. Il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di cui al comma 7-bis dell'articolo 62 del decreto legislativo n. 285 del 1992, introdotto dal comma 1-bis del presente articolo, è adottato entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

1. 3. (ulteriore nuova formulazione) Garofalo.

ART. 2.

Premettere il seguente comma:

01. Al secondo periodo del comma 6 dell'articolo 23 del decreto legislativo n. 285 del 1992, le parole: « limitatamente alle strade di tipo E) ed F), per ragioni di interesse generale o di ordine tecnico » sono sostituite dalle seguenti: « nel rispetto di quanto previsto dal comma 1 ».

* **2. 4.** Compagnon.

Premettere il seguente comma:

01. Al secondo periodo del comma 6 dell'articolo 23 del decreto legislativo n. 285 del 1992, le parole: « limitatamente alle strade di tipo E) ed F), per ragioni di interesse generale o di ordine tecnico » sono sostituite dalle seguenti: « nel rispetto di quanto previsto dal comma 1 ».

* **2. 2.** Antonino Foti.

Aggiungere in fine il seguente comma:

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

« 5-bis. Per esigenze di sicurezza della circolazione stradale connesse alla congruenza del progetto autostradale, le pertinenze di servizio relative alle strade di tipo A) sono previste dai progetti dell'ente proprietario ovvero, se individuato, del concessionario e approvate dal concedente, nel rispetto delle disposizioni in materia di affidamento dei servizi di distribuzione carbolubrificanti e delle atti-

vità commerciali e ristorative nelle aree di servizio autostradali di cui al comma 5-ter dell'articolo 11 della legge 23 dicembre 1992, n. 498, e successive modificazioni, e d'intesa con le regioni, esclusivamente per i profili di competenza regionale ».

Conseguentemente, sostituire la rubrica con la seguente: (Modifiche agli articoli 23 e 24 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di pubblicità sulle strade e di pertinenze delle strade)

2.5. Il Relatore.

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

1-bis. Nelle more di una revisione e di un aggiornamento degli itinerari internazionali, i divieti e le prescrizioni di cui al comma 7 dell'articolo 23 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come da ultimo modificato dal comma 1 del presente articolo, si applicano alle strade inserite nei citati itinerari che risultano classificate nei tipi A e B. Nel caso di strade inserite negli itinerari internazionali che sono classificate nel tipo C, i divieti e le prescrizioni di cui al periodo precedente si applicano soltanto qualora sussistano comprovate ragioni di garanzia della sicurezza per la circolazione stradale, da individuare con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

2. 3. Iapicca.

Aggiungere in fine il seguente comma:

1-bis. Il Governo, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, provvede a modificare l'articolo 57 del regolamento, nel senso di prevedere che la pubblicità non luminosa per conto di terzi è consentita, alle condizioni di cui al comma 3 del citato articolo 57, anche sui veicoli appartenenti alle organizzazioni non lucrative di utilità sociale (ONLUS), alle associazioni di volontariato iscritte nei registri di cui all'articolo 6 della legge 11 agosto 1991, n. 266, e alle associazioni sportive dilettantistiche

in possesso del riconoscimento ai fini sportivi rilasciato dal Comitato olimpico nazionale italiano (CONI).

2. 6 (ex 2.09 nuova formulazione) Brugger.

ART. 3.

Dopo l'articolo 3 inserire il seguente:

ART. 3-bis.

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

1. All'articolo 85 del al decreto legislativo n. 285 del 1992, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 2 è sostituito dal seguente:

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

- a) i motocicli;
- b) i tricicli;
- d) i quadricicli;
- e) le autovetture;
- f) gli autobus;

g) gli autoveicoli per trasporto promiscuo o per trasporti specifici di persone;

h) i veicoli a trazione animale »;

b) al comma 4, le parole: « un'auto-vettura adibita » sono sostituite dalle seguenti: « un veicolo adibito ».

3. 01 (nuova formulazione) Bratti, Motta.

ART. 5.

Apportare le seguenti modificazioni:

a) dopo il comma 2, inserire il seguente: « 2-bis. Al comma 4 dell'articolo

100 del decreto legislativo n. 285 del 1992, le parole: « I rimorchi e » sono soppresse »;

b) dopo il comma 3, inserire il seguente: « 3-bis. Al comma 1 dell'articolo 196 del decreto legislativo n. 285 del 1992, dopo le parole: « il proprietario del veicolo » sono inserite le seguenti: « ovvero del rimorchio, nel caso di complesso di veicoli, » »;

c) al comma 4:

1). dopo le parole: « della legge 23 agosto 1988, n. 400 » inserire le seguenti: « sentite le competenti Commissioni parlamentari, »;

2) sostituire le parole: degli articoli 94, 100 e 103 con le seguenti: degli articoli 94, 100, comma 3-bis, e 103;

d) inserire, dopo il comma 5, i seguenti:

« 5-bis. Il Governo, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, provvede a modificare il regolamento nel senso di prevedere la disciplina di attuazione delle disposizioni di cui al comma 4 dell'articolo 100 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come da ultimo modificato dal comma 2-bis del presente articolo, con particolare riferimento alla definizione delle caratteristiche costruttive, dimensionali, fotometriche, cromatiche e di leggibilità delle targhe dei rimorchi degli autoveicoli, tali da renderle conformi a quelle delle targhe di immatricolazione posteriori degli autoveicoli.

5-ter. Le disposizioni del comma 4 dell'articolo 100 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come da ultimo modificato dal comma 2-bis del presente articolo, si applicano a decorrere dalla data di entrata in vigore delle modifiche del regolamento di cui al comma 5-bis, e comunque ai soli rimorchi immatricolati dopo tale data. È fatta salva la possibilità di immatricolare nuovamente i rimorchi immessi in circolazione prima della data di cui al periodo precedente ».

Conseguentemente, sostituire la rubrica con la seguente: (Modifiche agli articoli 94,

100, 103 e 196 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di targa personale e di targa dei rimorchi)

5.5 (nuova formulazione) Il Relatore.

Dopo il comma 2 inserire il seguente:

2-bis. Al comma 15 dell'articolo 100 del decreto legislativo n. 285 del 1992, le parole: « Alle violazioni di cui al comma 12 » sono sostituite dalle seguenti: « Alle violazioni di cui ai commi 11 e 12 ».

5. 6. Il Relatore.

ART. 6.

Sostituirlo con il seguente:

ART. 6.

(Introduzione dell'articolo 94-bis e modifica all'articolo 96 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di divieto di intestazioni fittizie dei veicoli).

1. Dopo l'articolo 94 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è inserito il seguente:

« ART. 94-bis. – (Divieto di intestazioni fittizie dei veicoli). 1. Le formalità di cui agli articoli 93 e 94, nonché il rilascio o l'aggiornamento del certificato di circolazione e delle targhe di cui all'articolo 97 non possono essere effettuati quando l'acquirente, l'usufruttuario o il locatario con facoltà di acquisto non abbia il possesso del veicolo e compia l'operazione dissimulando l'identità del soggetto che effettivamente ne dispone.

2. Salvo che il fatto costituisca reato, chiunque richieda l'effettuazione di una delle formalità di cui al comma 1 in violazione di quanto disposto dal medesimo comma 1 è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 500 a euro 2.000. La sanzione di cui al periodo precedente si

applica anche a chi abbia la materiale disponibilità del veicolo al quale si riferisce l'operazione.

3. La violazione di cui al comma 2 comporta la sanzione amministrativa accessoria della confisca del veicolo, secondo le norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI.

4. Il veicolo in relazione al quale sono effettuate le operazioni di cui al comma 1 è soggetto alla cancellazione d'ufficio dal PRA e dall'archivio di cui agli articoli 225, comma 1, lettera b), e 226, comma 5. In caso di circolazione dopo la cancellazione, si applicano le sanzioni amministrative di cui al comma 7 dell'articolo 93. La cancellazione è disposta a richiesta degli organi di polizia stradale che hanno accertato le violazioni di cui al comma 2 dopo che l'accertamento è divenuto definitivo.

5. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri della giustizia e dell'interno, sono disciplinati i casi, i criteri e le modalità con le quali l'archivio di cui ai citati articoli 225, comma 1, lettera b), e 226, comma 5, e il P.R.A. segnalano agli organi di polizia di cui all'articolo 12, comma 1, le fattispecie che, anche per le particolari condizioni dei soggetti interessati o per l'elevato numero di veicoli coinvolti, siano tali da far presumere possibili fenomeni di abuso e di intestazioni fittizie dei veicoli. »

2. All'articolo 96 del decreto legislativo n. 285 del 1992, è aggiunto, in fine, il seguente comma: « 2-bis. In caso di circolazione dopo la cancellazione si applicano le sanzioni amministrative di cui al comma 7 dell'articolo 93 ».

6. 3. (ulteriore nuova formulazione) Il Relatore.

ART. 7.

Aggiungere in fine il seguente comma:

3-bis. Il Governo, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, provvede a modificare l'arti-

colo 206 del regolamento, nel senso di prevedere che le attrezzature delle macchine agricole possono essere utilizzate anche per le attività di manutenzione e di tutela del territorio, disciplinandone le relative modalità.

7. 2. (nuova formulazione) Montagnoli.

ART. 8.

Al comma 1, sostituire il capoverso comma 1-sexies con il seguente:

1-sexies. Nelle ipotesi di guida di cui al comma 1-bis, se il minore autorizzato commette violazioni per le quali, ai sensi delle disposizioni del presente codice, sono previste le sanzioni amministrative accessorie di cui agli articoli 218 e 219, è sempre disposta la revoca dell'autorizzazione alla guida accompagnata. Per la revoca dell'autorizzazione si applicano le disposizioni dell'articolo 219, in quanto compatibili. Nell'ipotesi di cui al presente comma il minore non può conseguire di nuovo l'autorizzazione di cui al comma 1-bis.

8.3. Il Relatore.

Dopo l'articolo 8, aggiungere il seguente:

ART. 8-bis.

(Modifiche all'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di certificato di idoneità alla guida di ciclomotori).

1. Al comma 11-bis dell'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al secondo periodo, la parola: « finale » è soppressa;

b) al sesto periodo, le parole: « La prova finale dei corsi » sono sostituite dalle seguenti: « La prova di verifica dei corsi »;

c) dopo il sesto periodo sono inseriti i seguenti: « Nell'ambito dei corsi di cui al primo e al terzo periodo è svolta una lezione teorica di almeno un'ora, volta ad acquisire elementari conoscenze sul funzionamento dei ciclomotori in caso di emergenza. Ai fini del conseguimento del certificato di cui al comma 1-bis, gli aspiranti che hanno superato l'esame di cui al secondo periodo o la prova di cui al sesto periodo sono tenuti a superare, previa idonea attività di formazione, una prova pratica di guida del ciclomotore ».

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare, di concerto con il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabilite le modalità di svolgimento della lezione teorica sul funzionamento dei ciclomotori in caso di emergenza e della prova pratica, nonché della relativa attività di formazione, di cui al comma 11-bis dell'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come modificato dal comma 1 del presente articolo.

2-bis. Le amministrazioni pubbliche interessate provvedono alle attività previste dal presente articolo, nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

*** 8. 01. (ulteriore nuova formulazione)**
Mussolini, Iapicca.

Dopo l'articolo 8, aggiungere il seguente:

ART. 8-bis.

(Modifiche all'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di certificato di idoneità alla guida di ciclomotori).

1. Al comma 11-bis dell'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al secondo periodo, la parola: « finale » è soppressa;

b) al sesto periodo, le parole: «La prova finale dei corsi» sono sostituite dalle seguenti: «La prova di verifica dei corsi»;

c) dopo il sesto periodo sono inseriti i seguenti: «Nell'ambito dei corsi di cui al primo e al terzo periodo è svolta una lezione teorica di almeno un'ora, volta ad acquisire elementari conoscenze sul funzionamento dei ciclomotori in caso di emergenza. Ai fini del conseguimento del certificato di cui al comma 1-*bis*, gli aspiranti che hanno superato l'esame di cui al secondo periodo o la prova di cui al sesto periodo sono tenuti a superare, previa idonea attività di formazione, una prova pratica di guida del ciclomotore».

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare, di concerto con il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabilite le modalità di svolgimento della lezione teorica sul funzionamento dei ciclomotori in caso di emergenza e della prova pratica, nonché della relativa attività di formazione, di cui al comma 11-*bis* dell'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come modificato dal comma 1 del presente articolo.

2-*bis*. Le amministrazioni pubbliche interessate provvedono alle attività previste dal presente articolo, nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

* **8. 02.** (*ulteriore nuova formulazione*) Vannucci.

ART. 9.

Apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, sopprimere l'ultimo periodo;

b) aggiungere, in fine, il seguente comma: «2-*bis*. Il comma 2 dell'articolo 2 del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 ottobre 2007, n. 160, e successive modificazioni, è abrogato.»

9.1. Il Relatore.

ART. 10.

Al comma 5, lettera c), numero 2), dopo la parola: categoria, inserire le seguenti: A, BS, BE,.

10. 2. Montagnoli.

All'articolo 10, comma 5, dopo la lettera e), inserire la seguente:

e-bis) dopo il comma 10 è inserito il seguente:

«10-*bis*. I corsi di formazione degli insegnanti e degli istruttori delle autoscuole, di cui al comma 10, sono organizzati:

a) dalle autoscuole che svolgono l'attività di formazione dei conducenti per il conseguimento di qualsiasi categoria di patente ovvero dai centri d'istruzione automobilistica riconosciuti per la formazione integrale;

b) da soggetti autorizzati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base dei criteri individuati con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. I relativi costi sono posti integralmente a carico dei soggetti richiedenti. Le amministrazioni pubbliche interessate provvedono all'organizzazione dei corsi nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica»

10. 3. (*nuova formulazione*) Velo.

Al comma 5, lettera f), apportare le seguenti modificazioni:

a) all'alinea, sostituire le parole: « è inserito il seguente », con le seguenti: « sono inseriti i seguenti »;

b) dopo il comma 11-ter inserire il seguente: « 11-quater. La provincia territorialmente competente dispone l'inibizione alla prosecuzione dell'attività per i soggetti a carico dei quali, nei due anni successivi all'adozione di un provvedimento di sospensione ai sensi della lettera c) del comma 11-ter, è adottato un ulteriore provvedimento di sospensione ai sensi delle lettere a) e b) del medesimo comma ».

10.4. (nuova formulazione) Il Relatore.

ART. 12.

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

1-bis. Dopo il comma 6 dell'articolo 126-bis del decreto legislativo n. 285 del 1992, è aggiunto, in fine, il seguente:

« 6-bis. Per le violazioni penali per le quali è prevista una diminuzione di punti riferiti alla patente di guida, il cancelliere del giudice che ha pronunciato la sentenza o il decreto divenuti irrevocabili ai sensi dell'articolo 648 del codice di procedura penale, nel termine di quindici giorni ne trasmette copia autentica all'organo accertatore, che entro trenta giorni dal ricevimento ne dà notizia all'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida ».

12. 8. (ex 3.3 nuova formulazione) Compagnon.

Al comma 2, apportare le seguenti modificazioni:

a) sostituire la lettera b) con la seguente: b) al capoverso « Art. 174 », le parole: « Comma 4 - 2 », « Comma 5 - 2 » e « Comma 7 - 1 » sono sostituite, rispet-

tivamente, dalle seguenti: « Commi 5 e 10 - 5 », « Commi 6 e 12 - 10 » e « Comma 11 - 2 »;

b) sostituire la lettera d) con la seguente: d) al capoverso « Art. 178 », le parole: « Comma 3 - 2 » e « Comma 4 - 1 » sono sostituite, rispettivamente, dalle seguenti: « Commi 5 e 10 - 5 », « Commi 6 e 12 - 10 » e « Comma 11 - 2 »;

Conseguentemente, all'articolo 21, apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, capoverso articolo 174:

10) al comma 3, sostituire le parole da: Le sanzioni fino a: Tali violazioni con le seguenti: Le violazioni delle disposizioni di cui al presente articolo;

11) al comma 4, sopprimere le parole: o settimanale;

12) al comma 5, sostituire le parole: superiore a un'ora ma non superiore a due ore, con le seguenti: superiore al 10 per cento rispetto al limite massimo di durata dei periodi di guida prescritto dal regolamento (CE) n. 561/2006;

13) al comma 6, sostituire le parole: superiore a due ore, con le seguenti: superiore al 20 per cento rispetto al limite massimo di durata dei periodi di guida prescritto dal regolamento (CE) n. 561/2006;

14) dopo il comma 6, inserire il seguente: 6-bis. Il conducente che non rispetta per oltre il 10 per cento il limite massimo di durata dei periodi di guida o il limite minimo dei periodi di riposo settimanale prescritti dal regolamento (CE) n. 561/2006 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 307 a euro 1.227. Se i limiti di cui al periodo precedente non sono rispettati per oltre il 20 per cento si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 389 a euro 1.559;

15) al comma 7, sostituire le parole: da euro 155 a euro 624 con le seguenti: da euro 295 a euro 1.179;

16) sopprimere i commi 8 e 9;

17) al comma 11, sostituire le parole: ai commi 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10 con le seguenti: ai commi 4, 5, 6, 6-bis, 7 e 10;

18) al comma 12, sostituire le parole: 4, 5, 6, 7, 8 e 9 con le seguenti: 4, 5, 6 e 6-bis;

b) soppresso;

c) al comma 3, capoverso Art. 178:

10) al comma 3, sostituire le parole da: Le sanzioni fino a: Tali violazioni con le seguenti: Le violazioni delle disposizioni di cui al presente articolo;

11) al comma 4, sopprimere le parole: o settimanale;

12) al comma 5, sostituire le parole: superiore a un'ora ma non superiore a due ore, con le seguenti: superiore al 10 per cento rispetto al limite massimo di durata dei periodi di guida prescritto dalle disposizioni dell'accordo di cui al comma 1 »;

13) al comma 6, sostituire le parole: superiore a due ore, con le seguenti: superiore al 20 per cento rispetto al limite massimo di durata dei periodi di guida prescritto dall'accordo di cui al comma 1 »

14) dopo il comma 6, inserire il seguente: 6-bis. Il conducente che non rispetta per oltre il 10 per cento il limite massimo di durata dei periodi di guida o il limite minimo di durata dei periodi di riposo settimanale prescritti dall'accordo di cui al comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 500 a euro 2.000. Se i limiti di durata di cui al periodo precedente non sono rispettati per oltre il 20 per cento si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.000 a euro 4.000;

15) al comma 7, sostituire le parole: da euro 155 a euro 624 con le seguenti: da euro 295 a euro 1.179;

16) sopprimere i commi 8 e 9;

17) al comma 11, sostituire le parole: ai commi 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10 con le seguenti: ai commi 4, 5, 6, 6-bis, 7 e 10;

18) al comma 12, sostituire le parole: 4, 5, 6, 7, 8 e 9 con le seguenti: 4, 5, 6 e 6-bis;

12.7. (nuova formulazione) Il Relatore.

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

2-bis. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base delle risultanze di un'apposita attività di studio e di sperimentazione, sono disciplinati i corsi di guida sicura avanzata, con particolare riferimento ai requisiti di idoneità dei soggetti che tengono i corsi, ai relativi programmi, ai requisiti di professionalità dei docenti e di idoneità delle attrezzature. Sono altresì individuate le disposizioni del decreto legislativo n. 285 del 1992, che prevedono la decurtazione di punteggio relativamente alla patente di guida per le quali la frequenza dei corsi di guida sicura avanzata è utile al recupero fino ad un massimo di cinque punti.

2-ter. All'attuazione delle disposizioni di cui al comma 2-bis, l'amministrazione competente provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

* **12. 2.** (ulteriore nuova formulazione) Brugger, Zeller.

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

2-bis. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base delle risultanze di un'apposita attività di studio e di sperimentazione, sono disciplinati i corsi di guida sicura avanzata, con particolare riferimento ai requisiti di ido-

neità dei soggetti che tengono i corsi, ai relativi programmi, ai requisiti di professionalità dei docenti e di idoneità delle attrezzature. Sono altresì individuate le disposizioni del decreto legislativo n. 285 del 1992, che prevedono la decurtazione di punteggio relativamente alla patente di guida per le quali la frequenza dei corsi di guida sicura avanzata è utile al recupero fino ad un massimo di cinque punti.

2-ter. All'attuazione delle disposizioni di cui al comma 2-bis, l'amministrazione competente provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

* **12.6.** (ulteriore nuova formulazione) Montagnoli.

ART. 13.

Premettere i seguenti commi:

01. Al comma 2 dell'articolo 119 del decreto legislativo n. 285 del 1992, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al secondo periodo, dopo le parole: « in servizio permanente effettivo » sono inserite le seguenti: « o in quiescenza »;

b) dopo il secondo periodo, è inserito il seguente: « L'accertamento può essere effettuato dai medici di cui al periodo precedente, anche dopo aver cessato di appartenere alle amministrazioni e ai corpi ivi indicati, purché abbiano svolto l'attività di accertamento negli ultimi dieci anni o abbiano fatto parte delle commissioni di cui al comma 4 per almeno cinque anni ».

02. Le spese relative all'attività di accertamento di cui all'articolo 119, comma 2, del decreto legislativo n. 285 del 1992, come modificato dal presente articolo, inclusive degli emolumenti da corrispondere ai medici, sono poste a carico dei soggetti richiedenti.

Conseguentemente, sostituire la rubrica con la seguente: (Modifiche agli articoli 119 e 128 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di accertamento dei requisiti fisici e psichici per il conseguimento della patente di guida e di revisione della patente di guida).

13. 1. (nuova formulazione) Garofalo.

Al comma 1, lettera b), capoverso 1-bis, dopo la parola informando, aggiungere le seguenti: per iscritto.

13. 2. Pedoto.

Al comma 1, lettera b), capoverso comma 1-ter, sopprimere le parole da: presso le quali *fino a:* in coma.

13.4. Il Relatore.

ART. 15.

Al comma 1, lettera b), secondo periodo, sostituire le parole: da tre a sei mesi *con le seguenti:* da uno a tre mesi.

15. 6. Zeller, Brugger.

Al comma 12-bis, sostituire le parole: « sono devoluti » *con le seguenti:* « sono attribuiti ».

Conseguentemente, al comma 12-ter, sostituire le parole: « le modalità e i tempi di versamento dei proventi di cui al comma 12-bis dall'ente che ha effettuato l'accertamento all'ente che ne è destinatario ai sensi del medesimo comma » *con le seguenti:* « le modalità di versamento dei proventi di cui al comma 12-bis all'ente al quale sono attribuiti ai sensi del medesimo comma. »

0. 15. 9. 2. (nuova formulazione) Misiti.

Al capoverso comma 12-bis, dopo le parole: sono devoluti all'ente proprietario

della strada *aggiungere le seguenti*: o agli enti che esercitano le relative funzioni ai sensi dell'articolo 39 del decreto del Presidente della Repubblica 22 marzo 1974, n. 381.

0. 15. 9. 3. Zeller, Brugger.

Al comma 1, sostituire la lettera d) con la seguente:

d) sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

« 12-bis. I proventi delle sanzioni derivanti dall'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità stabiliti dal presente articolo attraverso l'impiego di apparecchi o di sistemi di rilevamento della velocità ovvero attraverso l'utilizzazione di dispositivi o di mezzi tecnici di controllo a distanza delle violazioni ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° agosto 2002, n. 168, e successive modificazioni, sono devoluti all'ente proprietario della strada su cui è stato effettuato l'accertamento. All'ente da cui dipende l'organo accertatore spetta una quota dei proventi idonea a recuperare le spese di accertamento.

12-ter. Con decreto del Ministro dell'interno, da emanare di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze e delle infrastrutture e dei trasporti, sono stabiliti le modalità e i tempi di versamento dei proventi di cui al comma 12-bis dall'ente che ha effettuato l'accertamento all'ente che ne è destinatario ai sensi del medesimo comma, nonché l'entità e le modalità di assegnazione all'ente da cui dipende l'organo accertatore della quota di cui al secondo periodo del comma 12-bis ».

15.9. (nuova formulazione) Il Relatore.

Al comma 1, aggiungere, in fine, la seguente lettera:

d-bis) è aggiunto in fine il seguente comma:

« 12-ter. I dispositivi o mezzi tecnici di controllo, finalizzati al rilevamento a di-

stanza delle violazioni alle norme di comportamento di cui al presente articolo, fuori dai centri abitati non possono essere utilizzati o installati ad una distanza inferiore ad un chilometro dal segnale che impone il limite di velocità ».

15. 7. (nuova formulazione) Baldelli.

ART. 18.

Sopprimerlo.

Conseguentemente, dopo l'articolo 21, inserire il seguente:

ART. 21-bis.

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

1. Dopo il comma 9 dell'articolo 182 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è inserito il seguente:

« 9-bis. Il conducente di velocipede che circola da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere e il conducente di velocipede che circola nelle gallerie hanno l'obbligo di indossare il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità, di cui al comma 4-ter dell'articolo 162 ».

18. 1. (nuova formulazione) Bratti, Motta.

ART. 21.

Dopo l'articolo 21, inserire il seguente:

ART. 21-bis.

(Modifiche agli articoli 177 e 189 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di mezzi di soccorso per animali e di incidenti con danni ad animali).

1. Al comma 1 dell'articolo 177 del decreto legislativo n. 285 del 1992, dopo le

parole: « a quelli delle autoambulanze e veicoli assimilati adibiti al trasporto di plasma ed organi, » sono inserite le seguenti: « nonché a quelli delle autoambulanze e dei mezzi di soccorso per animali o di vigilanza zoofila, ».

2. All'articolo 189 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è aggiunto, in fine, il seguente: « 9-bis. L'utente della strada, in caso di incidente comunque ricollegabile al suo comportamento, da cui derivi danno a uno o più animali d'affezione, da reddito o protetti, ha l'obbligo di fermarsi e di porre in atto ogni misura idonea ad assicurare un tempestivo intervento di soccorso agli animali che abbiano subito il danno. Chiunque non ottempera agli obblighi di cui al periodo precedente è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 389 a euro 1.559. Le persone coinvolte in un incidente con danno a uno o più animali d'affezione, da reddito o protetti, devono porre in atto ogni misura idonea ad assicurare un tempestivo intervento di soccorso. Chiunque non ottempera all'obbligo di cui al periodo precedente è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 78 a euro 311 ».

21. 01. *(ulteriore nuova formulazione)*
Giammanco, Antonino Foti, Sarubbi, Garofalo, Cazzola, Mancuso, Ceccacci Rubino, Repetti, Tortoli, Nizzi, Lorenzin.

ART. 22.

Apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, lettera c), sostituire le parole: dopo il secondo periodo è inserito il seguente con le seguenti: il terzo periodo è sostituito dal seguente;

b) al comma 3, aggiungere, in fine, le seguenti lettere:

b-bis) dopo il comma 2 sono inseriti i seguenti:

« 2-bis. Quando gli accertamenti di cui al comma 2 forniscono esito positivo ov-

vero quando si ha altrimenti ragionevole motivo di ritenere che il conducente del veicolo si trovi sotto l'effetto conseguente all'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, i conducenti, nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per l'integrità fisica, possono essere sottoposti ad accertamenti clinico tossicologici e strumentali ovvero analitici su campioni di mucosa del cavo orale prelevati a cura di personale sanitario ausiliario delle forze di polizia. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno, della giustizia e del lavoro, della salute e delle politiche sociali, sentita la Presidenza del Consiglio dei ministri – Dipartimento delle politiche antidroga e il Consiglio superiore di sanità sono stabilite le modalità di effettuazione degli accertamenti di cui al precedente periodo e le caratteristiche degli strumenti da impiegare negli accertamenti medesimi.

2-ter. Ai fini dell'applicazione delle disposizioni di cui ai commi 1 e 1-bis è sempre considerato in stato di alterazione psico-fisica di cui al comma 1 il conducente per il quale gli accertamenti di cui al comma 2-bis forniscono esito positivo. Nell'ipotesi di cui al presente comma, il conducente ha facoltà di chiedere, con oneri a proprio carico, che siano effettuate analisi di verifica mediante il prelievo di liquidi biologici diversi. Alle analisi di cui al periodo precedente si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni del capo VI del titolo II del libro III del codice di procedura penale. »;

b-ter) Il comma 3 è sostituito dal seguente: « 3. Nei casi previsti dal comma 2-bis qualora non sia possibile effettuare il prelievo a cura del personale sanitario ausiliario delle forze di polizia ovvero qualora il conducente rifiuti di sottoporsi a tale prelievo, gli agenti di Polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, fatti salvi gli ulteriori obblighi previsti dalla legge, accompagnano il conducente presso strutture sanitarie fisse o mobili afferenti ai suddetti organi di Polizia stradale ovvero presso le strutture sanitarie pubbliche o presso quelle accreditate o comunque a tali fini equiparate, per il prelievo di

campioni di liquidi biologici ai fini dell'effettuazione degli esami necessari ad accertare la presenza di sostanze stupefacenti o psicotrope. Le medesime disposizioni si applicano in caso di incidenti, compatibilmente con le attività di rilevamento e soccorso.

b-quater) al comma 5, il secondo periodo è soppresso.

b-quinquies) al comma 6, dopo le parole: « sulla base » sono inserite le seguenti: « dell'esito degli accertamenti analitici di cui al comma 2-bis, ovvero »;

b-sexies) al comma 8, le parole: « di cui ai commi 2, 3 o 4 » sono sostituite dalle seguenti: « di cui ai commi 2, 2-bis, 3 o 4 ».

22. 25. (*ulteriore nuova formulazione*) Il Relatore.

Dopo l'articolo 22 inserire il seguente:
ART. 22-bis. – (*Modifica all'articolo 201 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di notificazione delle violazioni*). – 1. Al comma 1 dell'articolo 201 del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) le parole: « entro centocinquanta giorni » sono sostituite, ovunque ricorrono, dalle seguenti: « entro novanta giorni »;

b) dopo il quarto periodo è inserito il seguente: « Quando la violazione sia stata contestata immediatamente al trasgressore, il verbale deve essere notificato ad uno dei soggetti individuati ai sensi dell'articolo 196 entro il termine di cento giorni dall'accertamento della violazione ».

2. Le disposizioni dell'articolo 201 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come da ultimo modificato dal comma 1 del presente articolo, si applicano alle violazioni commesse dopo la data di entrata in vigore della presente legge.

**** 22. 03.** (*nuova formulazione*) Ceroni.

Dopo l'articolo 22 inserire il seguente:
ART. 22-bis. – (*Modifica all'articolo 201 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di notificazione delle violazioni*). – 1. Al comma 1 dell'articolo 201 del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) le parole: « entro centocinquanta giorni » sono sostituite, ovunque ricorrono, dalle seguenti: « entro novanta giorni »;

b) dopo il quarto periodo è inserito il seguente: « Quando la violazione sia stata contestata immediatamente al trasgressore, il verbale deve essere notificato ad uno dei soggetti individuati ai sensi dell'articolo 196 entro il termine di cento giorni dall'accertamento della violazione ».

2. Le disposizioni dell'articolo 201 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come da ultimo modificato dal comma 1 del presente articolo, si applicano alle violazioni commesse dopo la data di entrata in vigore della presente legge.

**** 22. 04.** (*nuova formulazione*) Baldelli.

Dopo l'articolo 22 inserire il seguente:
ART. 22-bis. – (*Modifiche agli articoli 202 e 207 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di pagamento in misura ridotta e di veicoli immatricolati all'estero o muniti di targa EE*) – 1. All'articolo 202 del decreto legislativo n. 285 del 1992 dopo il comma 2 sono inseriti i seguenti:

« 2-bis. In deroga a quanto previsto dalle disposizioni del comma 2, quando la violazione degli articoli 142, commi 9 e 9-bis, 148, 167, in tutte le ipotesi di eccedenza del carico superiore al 10 per cento della massa complessiva a pieno carico, 174, commi 5, 6 e 6-bis, e 178, commi 5, 6 e 6-bis, è commessa da conducente titolare di patente di guida di categoria C, C+E, D o D+E nell'esercizio dell'attività di autotrasporto di persone o cose, il conducente è ammesso ad effettuare immediatamente, nelle mani dell'agente accertatore, il pagamento in misura ridotta di cui al comma 1. L'agente

trasmette al proprio comando o ufficio il verbale e la somma riscossa e ne rilascia ricevuta al trasgressore, facendo menzione del pagamento nella copia del verbale che consegna al trasgressore medesimo.

2-ter. Qualora il trasgressore non si avvalga della facoltà di cui al comma 2-bis, è tenuto a versare all'agente accertatore, a titolo di cauzione, una somma pari alla metà del massimo della sanzione pecuniaria prevista per la violazione. Del versamento della cauzione è fatta menzione nel verbale di contestazione della violazione. La cauzione è versata al comando od ufficio da cui l'agente accertatore dipende.

2-quater. In mancanza del versamento della cauzione di cui al comma 2-ter è disposto il fermo amministrativo del veicolo fino a quando non sia stato adempiuto il predetto onere e, comunque, per un periodo non superiore a sessanta giorni. Il veicolo sottoposto a fermo amministrativo è affidato in custodia, a spese del responsabile della violazione, ad uno dei soggetti individuati ai sensi del comma 1 dell'articolo 214-bis ».

2. All'articolo 207 del decreto legislativo n. 285 del 1992, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 3 è aggiunto infine il seguente periodo: « Il veicolo sottoposto a fermo amministrativo è affidato in custodia, a spese del responsabile della violazione, ad uno dei soggetti individuati ai sensi del comma 1 dell'articolo 214-bis »;

b) il comma 4-bis è abrogato.

22. 09. Il Relatore.

Dopo l'articolo 22, inserire il seguente:
« ART. 22-bis. — (Introduzione dell'articolo 202-bis del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di rateazione delle sanzioni pecuniarie) — 1. Dopo l'articolo 202 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è inserito il seguente:

« ART. 202-bis. — (Rateazione delle sanzioni pecuniarie). — 1. I soggetti tenuti al pagamento di una sanzione amministra-

tiva pecuniaria per una o più violazioni accertate contestualmente con uno stesso verbale, di importo superiore a 400 euro, che versino in condizioni economiche disagiate, possono richiedere la ripartizione del pagamento in rate mensili.

2. Può avvalersi della facoltà di cui al comma 1 chi è titolare di un reddito imponibile ai fini dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, risultante dall'ultima dichiarazione, non superiore a euro 10.628,16. Ai fini di cui al presente comma, se l'interessato convive con il coniuge o con altri familiari, il reddito è costituito dalla somma dei redditi conseguiti nel medesimo periodo da ogni componente della famiglia, compreso l'istante, e i limiti di reddito di cui al periodo precedente sono elevati di euro 1.032,91 per ognuno dei familiari conviventi.

3. La richiesta di cui al comma 1 è presentata al prefetto, nel caso in cui la violazione sia stata accertata da funzionari, ufficiali e agenti di cui al primo periodo del comma 1 dell'articolo 208. È presentata al presidente della giunta regionale, al presidente della giunta provinciale o al sindaco, nel caso in cui la violazione sia stata accertata da funzionari, ufficiali e agenti, rispettivamente, delle regioni, delle province o dei comuni.

4. Sulla base delle condizioni economiche del richiedente e dell'entità della somma da pagare, l'autorità di cui al comma 3 dispone la ripartizione del pagamento fino ad un massimo di dodici rate se l'importo dovuto non supera euro 2.000, fino ad un massimo di ventiquattro rate se l'importo dovuto non supera euro 5.000, fino ad un massimo di sessanta rate se l'importo dovuto supera euro 5.000. L'importo di ciascuna rata non può essere inferiore a euro 100. Sulle somme il cui pagamento è stato rateizzato si applicano gli interessi al tasso previsto dall'articolo 21, primo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 602, e successive modificazioni.

5. L'istanza di cui al comma 1 deve essere presentata entro trenta giorni dalla data di contestazione o di notificazione della violazione. La presentazione del-

l'istanza implica la rinuncia ad avvalersi della facoltà di ricorso al prefetto di cui all'articolo 203 e di ricorso al giudice di pace di cui all'articolo 204-*bis*. L'istanza è comunicata dall'autorità ricevente all'ufficio o comando da cui dipende l'organo accertatore. Entro novanta giorni dalla presentazione dell'istanza l'autorità di cui al comma 3 adotta il provvedimento di accoglimento o di rigetto. Decorso il termine di cui al periodo precedente, l'istanza si intende respinta.

6. La notificazione all'interessato dell'accoglimento dell'istanza, con la determinazione delle modalità e dei tempi della rateazione, ovvero del provvedimento di rigetto è effettuata con le modalità di cui all'articolo 201. Con le modalità di cui al periodo precedente è notificata la comunicazione della decorrenza del termine di cui al quarto periodo del comma 5 e degli effetti che ne derivano ai sensi del medesimo comma. L'accoglimento dell'istanza, il rigetto o la decorrenza del termine di cui al citato quarto periodo del comma 5 sono comunicati al comando o ufficio da cui dipende l'organo accertatore.

7. In caso di accoglimento dell'istanza, il comando o ufficio da cui dipende l'organo accertatore provvede alla verifica del pagamento di ciascuna rata. In caso di mancato pagamento della prima rata o, successivamente, di due rate il debitore decade automaticamente dal beneficio della rateazione. Si applicano le disposizioni del comma 3 dell'articolo 203.

8. In caso di rigetto dell'istanza, il pagamento della sanzione amministrativa pecuniaria deve avvenire entro trenta giorni dalla notificazione del relativo provvedimento ovvero dalla notificazione di cui al secondo periodo del comma 6.

9. Con decreto del Ministro dell'interno, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze, del lavoro, della salute e delle politiche sociali e delle infrastrutture e dei trasporti, sono disciplinate le modalità di attuazione del presente articolo.

10. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con i Ministri dell'interno, del lavoro, della salute e delle politiche sociali e delle infra-

strutture e dei trasporti, sono aggiornati ogni due anni gli importi di cui ai commi 1, 2 e 4 in misura pari all'intera variazione, accertata dall'ISTAT, dell'indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati verificatasi nei due anni precedenti. Il decreto di cui al presente comma è adottato entro il 1° dicembre di ogni biennio e gli importi aggiornati si applicano dal 1° gennaio dell'anno successivo. ».

22. 010. (ex 23. 01 nuova formulazione) Montagnoli.

Dopo l'articolo 22, inserire il seguente:
ART. 22-*bis*. — (Modifiche agli articoli 204-*bis* e 205 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di ricorso al giudice di pace e di opposizione). — 1. All'articolo 204-*bis* del decreto legislativo n. 285 del 1992, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, le parole da: « sessanta giorni » fino alla fine del comma sono sostituite dalle seguenti: « trenta giorni dalla data di contestazione o di notificazione, o di sessanta giorni dalla stessa data, se l'interessato risiede all'estero »;

b) soppresso;

c) il comma 3 è sostituito dai seguenti:

« 3. Il ricorso e il decreto con cui il giudice fissa l'udienza di comparizione sono notificati, a cura della cancelleria, all'opponente o, nel caso sia stato indicato, al suo procuratore, e ai soggetti di cui al comma 4-*bis*, anche a mezzo fax o per via telematica all'indirizzo elettronico comunicato ai sensi dell'articolo 7 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 2001, n.123.

3-*bis*. Tra il giorno della notificazione e l'udienza di comparizione devono intercorrere termini liberi non maggiori di trenta giorni, se il luogo della notificazione si trova in Italia, e di sessanta giorni, se si trova all'estero. Se il ricorso contiene

istanza di sospensione del provvedimento impugnato, l'udienza di comparizione deve essere fissata dal giudice entro venti giorni dal deposito dello stesso.

3-ter. L'opposizione non sospende l'esecuzione del provvedimento, salvo che il giudice, concorrendo gravi e documentati motivi, disponga diversamente nella prima udienza di comparizione, sentite l'autorità che ha adottato il provvedimento e la parte ricorrente, con ordinanza motivata e impugnabile con ricorso in tribunale »;

d) dopo il comma 4 è inserito il seguente:

« 4-bis. La legittimazione passiva nel giudizio di cui al presente articolo spetta al prefetto, quando le violazioni opposte sono state accertate da funzionari, ufficiali e agenti dello Stato, nonché da funzionari e agenti delle Ferrovie dello Stato Spa, delle ferrovie e tranvie in concessione e dell'ANAS; spetta a regioni, province e comuni, quando le violazioni siano accertate da funzionari, ufficiali ed agenti, rispettivamente, delle regioni, delle province e dei comuni o, comunque, quando i relativi proventi sono ad essi devoluti ai sensi dell'articolo 208. Il prefetto può essere rappresentato in giudizio da funzionari della prefettura – ufficio territoriale del Governo. »;

e) il comma 5 è sostituito dal seguente:

« 5. In caso di rigetto del ricorso, il giudice di pace determina l'importo della sanzione e impone il pagamento della somma con sentenza immediatamente eseguibile. Il pagamento della somma deve avvenire entro i trenta giorni successivi alla notificazione della sentenza e deve essere effettuato a vantaggio dell'amministrazione cui appartiene l'organo accertatore, con le modalità di pagamento da questa determinate. »;

d) al comma 6, le parole: « che superino l'importo della cauzione prestata all'atto del deposito del ricorso » sono soppresse;

e) dopo il comma 9 è aggiunto, in fine, il seguente:

« 9-bis. La sentenza con cui è accolto o rigettato il ricorso è trasmessa, entro trenta giorni dal deposito, a cura della cancelleria del giudice, all'ufficio o comando da cui dipende l'organo accertatore ».

2. Il comma 3 dell'articolo 205 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è abrogato.

22. 08. (nuova formulazione) Il Relatore.

ART. 23.

Al comma 1, apportare le seguenti modificazioni:

a) alla lettera a), capoverso lettera c-bis), sostituire le parole: all'ammodernamento e al potenziamento con le seguenti: all'ammodernamento, al potenziamento, alla messa a norma e alla manutenzione;

b) alla medesima lettera a), capoverso lettera c-bis), sostituire le parole: di installazione e potenziamento con le seguenti: di installazione, di potenziamento, di messa a norma e di manutenzione;

c) alla lettera d), capoverso comma 4, lettera a), sostituire le parole: di ammodernamento e di potenziamento con le seguenti: di ammodernamento, di potenziamento, di messa a norma e di manutenzione;

d) alla lettera d), capoverso comma 4, lettera c), sostituire le parole: e al potenziamento con le seguenti: , all'ammodernamento, al potenziamento, alla messa a norma e alla manutenzione;

Conseguentemente, all'articolo 29, comma 1, sostituire le parole: ammodernamento e potenziamento con le seguenti: di ammodernamento, di potenziamento, di messa a norma e di manutenzione.

23. 6. Il Relatore.

ART. 24.

Al comma 1, capoverso ART. 214-ter, sopprimere il comma 1.

Conseguentemente, al medesimo capoverso, sostituire il comma 2 con il seguente:

2. I veicoli acquisiti dallo Stato a seguito di provvedimento definitivo di confisca sono assegnati agli organi di polizia che ne facciano richiesta, prioritariamente per attività finalizzate a garantire la sicurezza della circolazione stradale, ovvero ad altri organi dello Stato o ad altri enti pubblici non economici che ne facciano richiesta per finalità di giustizia, di protezione civile o di tutela ambientale. Qualora gli organi o enti di cui al periodo precedente non presentino richiesta di assegnazione, i beni sono posti in vendita. Se la procedura di vendita è antieconomica, con provvedimento del dirigente del competente ufficio del Ministero dell'economia e delle finanze è disposta la cessione gratuita o la distruzione del bene.

24. 2. Il Relatore.

Al comma 1, capoverso ART. 214-ter, comma 2, aggiungere, in fine, il seguente periodo: Il provvedimento è comunicato al pubblico registro automobilistico per l'aggiornamento delle iscrizioni. Si applicano le disposizioni del comma 3-bis dell'articolo 214-bis.

24. 1. (nuova formulazione) Meta, Velo, Lovelli, Ginefra, Bonavitacola, Boffa.

ART. 27.

Al comma 1, lettera b), capoverso 3-ter, sostituire le parole: prima di cinque anni con le seguenti: prima di tre anni.

27. 3. Zeller, Brugger.

ART. 32.

Apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo le parole: devono conseguirli inserire le seguenti; con modalità conformi a quanto stabilito dal decreto di cui al comma 4 dell'articolo 97;

b) sopprimere il comma 2.

32. 1. Toto.

ART. 33.

Al comma 1 apportare le seguenti modificazioni:

a) dopo le parole: può emanare inserire le seguenti: sentito, per quanto di competenza, il Garante per la protezione dei dati personali;

b) dopo le parole: «idoneo a rilevare», inserire le seguenti: « , allo scopo di garantire la sicurezza stradale, ».

33. 1. Il Relatore.

Dopo l'articolo 33, inserire il seguente: « ART. 33-bis – (Certificazione di assenza di abuso di sostanze alcoliche e di assenza di assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope ovvero di tossicodipendenza per chi esercita attività di autotrasporto). – 1. In deroga a quanto previsto dalla lettera a) del comma 3 dell'articolo 41 del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, per l'esercizio dell'attività professionale di trasporto su strada che richieda la patente di guida di categoria C, C+E, D, D+E, l'interessato deve produrre apposita certificazione con cui si esclude che faccia abuso di sostanze alcoliche ovvero uso di sostanze stupefacenti o psicotrope.

2. Con decreto del Ministro del lavoro, della salute e delle politiche sociali, da adottare, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentita la Presidenza del Consiglio dei ministri – Dipartimento per le politiche antidroga, entro novanta giorni dalla data di entrata

in vigore della presente legge, sono definite le caratteristiche della certificazione di cui al comma 1, sono individuati i soggetti competenti a rilasciarla e sono disciplinate le procedure di rilascio

2-bis. Le spese connesse al rilascio della certificazione di cui al presente articolo sono a carico dei soggetti che richiedono la patente di guida di cui al comma 1. Le amministrazioni pubbliche interessate provvedono alle attività previste dal presente articolo, nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. ».

* **33. 02.** (nuova formulazione) Montagnoli.

Dopo l'articolo 33, inserire il seguente:
« **ART. 33-bis** – (Certificazione di assenza di abuso di sostanze alcoliche e di assenza di assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope ovvero di tossicodipendenza per chi esercita attività di autotrasporto). – 1. In deroga a quanto previsto dalla lettera a) del comma 3 dell'articolo 41 del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, per l'esercizio dell'attività professionale di trasporto su strada che richieda la patente di guida di categoria C, C+E, D, D+E, l'interessato deve produrre apposita certificazione con cui si esclude che faccia abuso di sostanze alcoliche ovvero uso di sostanze stupefacenti o psicotrope.

2. Con decreto del Ministro del lavoro, della salute e delle politiche sociali, da adottare, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentita la Presidenza del Consiglio dei ministri – Dipartimento per le politiche antidroga, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono definite le caratteristiche della certificazione di cui al comma 1, sono individuati i soggetti competenti a rilasciarla e sono disciplinate le procedure di rilascio

2-bis. Le spese connesse al rilascio della certificazione di cui al presente articolo sono a carico dei soggetti che richiedono la patente di guida di cui al

comma 1. Le amministrazioni pubbliche interessate provvedono alle attività previste dal presente articolo, nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. ».

* **33. 03.** (nuova formulazione) Compagnon.

ART. 34.

Al comma 1, aggiungere, in fine, le seguenti parole: « e dei natanti ».

34. 1. Il Relatore.

ART. 39.

Premettere i seguenti commi:

01. All'articolo 7 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, e successive modificazioni, è aggiunto, in fine, il seguente comma: « *7-bis.* Quando dalla violazione di disposizioni del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, derivino la morte di persone o lesioni personali gravi o gravissime e la violazione sia stata commessa alla guida di uno dei veicoli per i quali è richiesta la patente di guida di categoria C o C+E, è disposta la verifica presso il vettore, il committente, nonché il caricatore e il proprietario della merce oggetto del trasporto, del rispetto delle norme sulla sicurezza della circolazione stradale previste dal presente articolo e dall'articolo 83-bis del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e successive modificazioni.

02. Al comma 6 dell'articolo 7-bis del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, e successive modificazioni, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Si applicano le disposizioni dell'articolo 207 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni ».

39. 1. (ex 27. 4 nuova formulazione) Montagnoli.

Dopo l'articolo 39 inserire il seguente:
ART. 39-bis. — (Introduzione dell'articolo 46-bis e modifica all'articolo 60 della legge 6 giugno 1974, n. 298, in materia di sanzioni per il cabotaggio stradale in violazione della normativa comunitaria). — 1. Dopo l'articolo 46 della legge 6 giugno 1974, n. 298, e successive modificazioni, è inserito il seguente:

« ART. 46-bis. — (Cabotaggio stradale in violazione della normativa comunitaria). — 1. Qualora un veicolo immatricolato all'estero effettui trasporti di cabotaggio in violazione delle disposizioni di cui al regolamento (CEE) n. 3118/93 del Consiglio, del 25 ottobre 1993, nonché della relativa disciplina nazionale di esecuzione, si applicano la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 5.000 a euro 15.000, nonché la sanzione amministrativa accessoria del fermo amministrativo del veicolo per un periodo di tre mesi ovvero, in caso di reiterazione nel triennio, per un periodo di sei mesi. Il veicolo sottoposto a fermo amministrativo è affidato in custodia, a spese del responsabile della violazione, ad uno dei soggetti individuati ai sensi dell'articolo 214-bis del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni. È fatta salva l'applicazione delle disposizioni dell'articolo

207 del citato codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni ».

2. Il quarto comma dell'articolo 60 della legge 6 giugno 1974, n. 298, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente: « Qualora le violazioni di cui agli articoli 26 e 46 siano commesse da un veicolo immatricolato all'estero, esercente attività di autotrasporto internazionale o di cabotaggio, si applicano le disposizioni dell'articolo 207 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni.

2-bis. Dall'attuazione del presente articolo non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica ».

39. 01. (nuova formulazione) Il Relatore.

ART. 41.

Al comma 1, apportare le seguenti modificazioni:

a) dopo le parole: « di locazione finanziaria » inserire le seguenti: « o di noleggio con riscatto »;

b) aggiungere, in fine, le seguenti parole: « , fatto salvo quanto previsto dall'articolo 5 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 giugno 1999, n. 250 ».

41. 1. (nuova formulazione) Bratti, Motta.

ALLEGATO 3

Disposizioni in materia di sicurezza stradale. (Testo unificato C. 44 Zeller e Brugger, C. 419 Contente, C. 471 Anna Teresa Formisano, C. 649 Meta, C. 772 Carlucci, C. 844 Lulli, C. 965 Conte, C. 1075 Velo, C. 1101 Boffa, C. 1190 Velo, C. 1469 Vannucci, C. 1488 Lorenzin, C. 1717 Moffa, C. 1737 Minasso, C. 1766 Giammanco, C. 1998 Guido Dussin, C. 2177 Cosenza, C. 2299 Barbieri, C. 2322 Consiglio regionale del Veneto, C. 2349 Consiglio regionale del Veneto, C. 2406 Stasi e C. 2480 Bratti e Motta).

ORDINI DEL GIORNO

La IX Commissione,

premessi che:

il provvedimento in esame rappresenta un intervento assai articolato e di ampia portata su numerosi aspetti del codice della strada che attengono prevalentemente al tema della sicurezza stradale;

anche a seguito di tale intervento, risulta rafforzata l'esigenza di una revisione complessiva del codice, che, dalla sua adozione, nel 1992, è stato modificato un gran numero di volte;

la revisione del codice dovrebbe essere ispirata a finalità di semplificazione, sia per quanto concerne la struttura del codice medesimo, sia per quanto riguarda le disposizioni in esso contenute,

impegna il Governo

1) ad adottare tutte le opportune iniziative per pervenire tempestivamente ad una revisione del codice della strada che:

a) sotto il profilo della struttura del codice, distingua, anche in atti separati, la disciplina della rete stradale, quella dei veicoli e quella delle norme di comportamento;

b) sotto il profilo dei contenuti, preveda un'armonizzazione della disciplina, per superare i problemi di coordinamento derivanti dai frequenti e spesso frammentari interventi di modifica, e un'ampia delegificazione delle materie che hanno carattere tecnico e sono suscettibili di frequenti aggiornamenti in corrispondenza con l'evoluzione tecnologica;

2) per quanto attiene ad aspetti specifici:

a) preveda un aggiornamento e una completa ridefinizione della normativa in materia di mobilità ciclistica, anche al fine di favorire tutte le forme di mobilità sostenibile;

b) preveda, in coerenza con la normativa comunitaria, l'equipaggiamento degli autoveicoli con dispositivi idonei a potenziare la sicurezza.

0/44 e abb./IX/**22**. Garofalo, Toto, Teranova.

La IX Commissione,

premessi che:

la Consulta Nazionale della Sicurezza Stradale ha individuato nella seduta del 15 maggio 2009 come azione a mas-

sima 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;

impegna il Governo:

ad assumere le opportune iniziative per pervenire a una revisione del Codice della Strada che contenga 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./IX/5. Motta, Bratti.

La IX Commissione,

premesso che:

è stata riconosciuta la necessità di giungere ad una rapida approvazione di un pacchetto di modifiche su cui si era da tempo raggiunto un accordo trasversale;

si è affermata l'esigenza di intervenire con modifiche al quadro normativo allo scopo di aumentare la tutela dell'utenza debole della strada e per favorire la mobilità sostenibile;

vi è attualmente una diffusa convinzione che la strada sia prevalentemente destinata all'utenza motorizzata e, di conseguenza, che l'utenza debole rappresenti un intralcio del traffico;

in materia di mobilità sostenibile l'Italia sconta una significativa differenza culturale rispetto a molte nazioni europee che da molti anni stanno lavorando alla diffusione di sistemi di mobilità alternativi;

il Codice della Strada e le leggi correlate sono strumenti attraverso i quali politici, dirigenti tecnici e professionisti devono tradurre nel modo migliore le esigenze di mobilità, nel pieno rispetto della sicurezza e della qualità ambientale;

le modifiche al Codice dovranno consentire una maggiore armonizzazione delle norme che lo compongono, una sua semplificazione sostanziale e, soprattutto, una maggiore funzionalità al fine di rispondere ai dettami comunitari di riduzione dell'incidentalità stradale;

appare necessario che, nella revisione del Codice, siano pienamente coinvolti i rappresentanti dell'utenza debole in quanto utenti della strada da tutelare, nonché i rappresentanti del trasporto pubblico;

i principi generali del Codice stabiliscono come prioritario il perseguimento della sicurezza di tutti gli utenti della strada;

nel rispetto dei principi generali del Codice sarebbe opportuna una revisione dello stesso con l'obiettivo di facilitare l'utenza debole, avviare politiche di integrazione modale ed assumere la sicurezza degli utenti della strada quale criterio primario di progettazione;

impegna il Governo:

ad inserire tra i principi del Codice della Strada il principio della mobilità sostenibile e ad affidare a regioni, province e comuni capoluogo di regione la redazione di piani territoriali per la sicurezza stradale in cui sono individuati gli obiettivi di riduzione dell'incidentalità stradale, sono definite le misure per raggiungere tali obiettivi e sono predisposti gli strumenti per verificarne il conseguimento;

a modificare il sistema di classificazione delle strade introducendo la distinzione tra caratteristiche tecniche e funzionali in modo da individuare le tipologie di strade dove vi è un uso esclusivo o prevalente del mezzo motorizzato o dell'utenza debole;

a modificare il sistema delle definizioni stradali e di traffico in modo da introdurre innovative previsioni normative finalizzate ad una più agevole e sicura circolazione della mobilità ciclistica, inserendo, tra l'altro, il concetto di « attraversamento ciclabile » degli assi vari e la possibilità di circolazione a doppio senso per le biciclette nelle strade a senso unico ove non vi sia pericolo;

a modificare la norma sull'attraversamento pedonale in modo da rendere più esplicita la precedenza dei pedoni che si apprestano ad attraversare la carreggiata sulle strisce pedonali;

a valutare l'opportunità di ammettere, ove possibile, ai fini della sicurezza, nelle intersezioni semaforizzate la predisposizione a terra di una linea di arresto riservata alle biciclette, opportunamente avanzata rispetto alla linea di arresto dei veicoli, alla quale accedere mediante un apposito tratto di corsia;

a sostituire, nell'intero Codice della strada, l'obsoleto termine « velocipede » con il termine di uso comune « bicicletta », nonché a modificare la norma che ne definisce le caratteristiche in maniera da tenere conto dell'evoluzione tecnica degli ultimi decenni e a consentire la possibilità di utilizzare rimorchi per il trasporto di cose e bambini, così come avviene negli altri paesi europei;

a prevedere la possibilità di equipaggiare i mezzi di trasporto collettivo con portabici al fine di agevolare ulteriori forme di intermodalità;

a consentire, in mancanza di apposite attrezzature di parcheggio, la sosta delle biciclette sui marciapiedi e all'interno delle aree pedonali;

a prevedere, per i conducenti di veicoli in prossimità degli attraversamenti pedonali, regole di comportamento tali da dare la massima garanzia di sicurezza agli utenti deboli della strada;

a garantire che una quota rilevante dei proventi derivanti dalle sanzioni pe-

cuniarie per infrazioni al Codice della strada venga destinata alla sicurezza ed all'educazione stradale nonché all'incentivazione ed alla diffusione della mobilità ciclistica.

0/44 e abb./IX/6. Bratti, Motta.

La Camera,

premesso che:

in ambito urbano, l'Unione europea ha reso obbligatoria l'indicazione delle emissioni di anidride carbonica (CO₂) delle automobili private e intende introdurre un quadro fiscale omogeneo che favorisca una maggiore riduzione delle emissioni di CO₂;

il traffico nelle zone urbane e gli ingorghi contribuiscono ad aumentare il consumo di carburante (il consumo medio praticamente raddoppia in ambiente urbano);

in materia di qualità dell'aria ambiente e di salute, l'Unione europea ha già adottato direttive sulle emissioni di diverse sostanze inquinanti, in particolare a seguito del programma di ricerca «Auto Oil», realizzato in cooperazione con i produttori di automobili e con l'industria petrolifera;

l'unione europea ha anche adottato diverse direttive in materia di tutela dell'ambiente urbano: l'ultima è la direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2008, che impone che in una zona in cui è concentrata una popolazione superiore a 250.000 abitanti o, allorché la popolazione è pari o inferiore a 250.000 abitanti, con una densità di popolazione per chilometro quadrato definita dagli Stati membri, vi sia l'obbligo di informare la popolazione sulla qualità dell'aria ambiente e di adottare piani di miglioramento che riguardano le sostanze inquinanti previste dalla medesima direttiva. Le autorità competenti sono anche abilitate a stabilire misure di sospensione del traffico in caso di superamento dei valori soglia;

in tale contesto diventa indispensabile l'adozione di misure favorevoli a un ritorno a sistemi di mobilità urbani ed extraurbani più virtuosi, tra cui il sistema della bicicletta quale modo positivo di mobilità cittadina;

nei centri delle città rimodellati in funzione dei pedoni, i ciclisti spesso trovano naturalmente il loro posto. Dove l'automobile non è più invadente, trova spazio la bicicletta. Ma nei casi nei quali bisogna decidere tra lo spazio destinato al traffico automobilistico e quello destinato alle biciclette, le scelte sono talvolta ardue;

la realizzazione di infrastrutture per la promozione della bicicletta non solleva necessariamente una massa di dilemmi insolubili circa la ripartizione dello spazio. A prescindere dalla realizzazione di itinerari ciclabili segnalati su strade dove il traffico automobilistico di transito è ridotto o è stato limitato, alcuni interventi realizzati in punti chiave possono contribuire fortemente a migliorare la sicurezza dei ciclisti;

L'attuazione di una politica favorevole all'uso della bicicletta implicherà dunque la collaborazione tra molti settori dell'amministrazione (urbanistica, lavori pubblici, trasporti pubblici, insegnamento, polizia) e, idealmente, la collaborazione del settore privato (commercianti, imprese, ciclisti);

per realizzare una politica efficace in favore dell'uso della bicicletta, bisogna pensare in termini di «rete». Occorre, cioè, studiare una rete di percorsi ciclabili destinata in via prioritaria dai ciclisti principianti (le cosiddette «tartarughe») ma utilizzabile anche da parte dei ciclisti esperti (le cosiddette «lepri»);

l'effetto di un'adeguata informazione sull'esistenza di una rete di percorsi ciclabili è doppio: aumenta la possibilità di uso della stessa rete, rendendola anche redditizia, e contribuisce a rafforzare l'immagine positiva della bicicletta, oggetto di attenzione e di promozione della politica delle amministrazioni locali,

impegna il Governo:

ad attuare un piano organico della mobilità in bicicletta, con il coinvolgimento delle Regioni, stanziando i fondi necessari per la predisposizione dei percorsi sia cittadini che extra urbani, disciplinando normativamente il settore, con l'attribuzione di diritti e doveri per chi utilizza la bicicletta.

0/44 e abb./IX/36. Montagnoli.

La Camera,

premesso che:

L'obiettivo indicato dal terzo programma di azione della Commissione europea è quello del dimezzamento delle vittime per incidenti stradali il quale impone all'Italia di attuare una politica di prevenzione e di sicurezza al fine di ridurre l'incidentalità stradale del nostro Paese che nel 2006 ha registrato l'impressionante cifra di 6.015 morti e 318.961 feriti collocandosi al di sopra della media dell'Unione;

questo l'obiettivo potrebbe essere raggiunto soltanto se accanto agli interventi di revisione del Codice vengano messi in atto altri interventi, di eguale efficacia ed intensità, indirizzati all'ammodernamento e alla messa in sicurezza delle infrastrutture stradali;

la terza relazione al Parlamento sullo stato della sicurezza stradale del 22 luglio 2005 mette in evidenza che l'incidentalità è fondamentalmente concentrata nelle aree urbane, e il fatto che gli incidenti stradali avvengano sempre lungo gli stessi tratti stradali, in particolare lungo circa 1.500 chilometri di strada rispetto agli oltre 60.000 complessivi, evidenza, in controtendenza rispetto al resto dell'Europa, un progressivo deterioramento delle condizioni di sicurezza del sistema stradale, che insieme al fattore umano rappresenta una delle cause primarie dei sinistri;

impegna il Governo:

a mettere in atto opportuni interventi necessari per l'ammodernamento e alla messa in sicurezza delle reti stradali al fine di raggiungere l'obiettivo indicato dal terzo programma comunitario per il miglioramento della sicurezza stradale tenendo conto che il sistema stradale italiano non è in grado di sopportare gli attuali flussi di traffico merci e passeggeri.

0/44 e abb./IX/1. Buonanno.

La IX Commissione,

premesso che:

di recente, con il decreto-legge 30 dicembre 2008, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2009, n. 14, il Governo è intervenuto sulla disciplina di accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione e omologazione dei veicoli, di cui all'articolo 75 del codice della strada, al fine di superare le rigidità che caratterizzavano la normativa sulla materia, con effetti negativi per lo sviluppo di un settore che può assumere una notevole rilevanza economica;

è opportuno che l'intervento si estenda anche alla normativa dettata dall'articolo 78 del codice della strada in materia di modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione;

è altresì opportuno che la revisione della disciplina sopra richiamata si ispiri a principi di semplificazione delle procedure, chiarezza normativa, rafforzamento della sicurezza, attraverso la individuazione di un sistema di soggetti certificatori e di centri per la verifica e il collaudo dell'installazione sui veicoli di componenti o insiemi di componenti,

impegna il Governo:

ad adottare tutte le opportune iniziative per pervenire ad una disciplina

delle modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli che permetta:

a) con riferimento ai veicoli appartenenti alle categorie L, M1 e N1 (veicoli a due e tre ruote, veicoli a quattro ruote con capienza fino ad un massimo di otto persone e veicoli per trasporto di merci di massa inferiore a 3,5 tonnellate), di pervenire al superamento del nulla osta da parte della casa costruttrice;

b) di prevedere, in luogo del nulla osta, una certificazione di conformità con la normativa tecnica comunitaria, ovvero, in assenza di tale normativa, con le disposizioni tecniche dettate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

c) l'individuazione di soggetti certificatori, che offrano le necessarie garanzie di affidabilità sotto il profilo del possesso delle strutture tecniche e delle competenze professionali e sotto il profilo dell'indipendenza organizzativa, economica e funzionale;

d) l'individuazione di appositi centri, autorizzati dal Ministero, per la verifica e il collaudo dell'installazione sui veicoli di componenti o insiemi di componenti.

0/44 e abb./IX/**15**. Moffa, Nizzi.

La IX Commissione,

premesso che:

gli incendi rappresentano una delle cause più frequenti di morte negli incidenti stradali;

questa situazione potrebbe essere adeguatamente fronteggiata con la previsione dell'obbligo di avere a bordo un dispositivo di spegnimento del fuoco;

impegna il Governo

ad assumere a livello comunitario e nazionale tutte le iniziative opportune per prevedere l'obbligo di equipaggiamento dei veicoli con dispositivi di spegnimento del fuoco.

0/44 e abb./IX/**20**. Iapicca, Garofalo, Terranova, Toto.

La IX Commissione,

premesso che:

come noto, negli anni '80, con l'intensificarsi del traffico, è stato necessario introdurre l'uso obbligatorio del casco, inizialmente previsto soltanto per i conducenti minorenni ed in seguito esteso fino a ricomprendere qualunque categoria di utenti di veicoli a due ruote, in virtù della provata efficacia di tale strumento nella prevenzione dei traumi cranici;

da allora la tendenza all'incremento del traffico non si è mai attenuata: oggi gli utenti di veicoli a due ruote sono molto più esposti alla possibilità di un incidente di quanto non fosse venti anni fa. È aumentato il traffico automobilistico, ma è cresciuta anche la percentuale dei veicoli a due ruote.

l'introduzione dell'obbligo di uso del casco protettivo, riducendo l'incidenza del trauma cranico, ha avuto conseguenze assai positive sia in termini di risparmio di costi umani, sia in termini di risparmio di costi sociali connessi al fenomeno dell'infortunistica stradale;

se è ormai acclarato che l'uso obbligatorio del casco è assai efficace nella riduzione della mortalità e della gravità delle lesioni alla testa, purtroppo l'uso dello stesso è del tutto inutile relativamente ai traumi della colonna vertebrale, le cui conseguenze consistono spesso in una invalidità permanente;

dal punto di vista anatomo-funzionale, è bene sottolineare che il complesso osteo-articolare, insieme alla imponente muscolatura assiale che ne aiuta la funzione, rappresenta una vera colonna di sostegno del nostro organismo, ma soprattutto esercita l'importante funzione di proteggere quella parte insostituibile del sistema nervoso centrale che è il midollo spinale, deputato a condurre tutti gli stimoli motori dal centro (cervello) alla periferia (nervi e muscoli), e tutti gli stimoli sensoriali (sensazioni termiche, tattili, dolorifiche, percezione del corpo nello spazio

e quindi la raffinata abilità nel movimento possibile negli equilibristi) dalla periferia al centro;

i traumi della colonna vertebrale sono purtroppo una voce della medicina e chirurgia che pesa gravemente nel bilancio sociale ed economico delle società moderne. Infatti sono notevolmente in aumento in proporzione all'incremento di incidenti sulla strada. Inoltre vanno tristemente ad incidere in modo prevalente su una fascia di età medio-giovanile. Al contrario dei traumi cranici, che hanno risentito positivamente dell'uso obbligatorio del casco nella guida dei veicoli a due ruote, per i traumi della colonna vertebrale non vi sono al momento presidi atti a prevenire gravi danni da incidente stradale;

impegna il Governo

a stabilire con apposita normativa le relative caratteristiche tecniche e le tipologie di omologazione che, analogamente a quanto avvenuto a suo tempo per il casco, gli utilizzatori di veicoli a due ruote siano tenuti obbligatoriamente ad indossare durante la marcia specifici capi di abbigliamento protettivi.

0/44 e abb./IX/**28**. Crosio, Molteni, Montagnoli.

La IX Commissione,

premesso che:

l'eccessiva anzianità del parco circolante di veicoli industriali è annoverata come una delle principali cause degli incidenti che coinvolgono i mezzi pesanti sulle strade,

impegna il Governo

ad incentivare il rinnovamento del parco veicolare dei mezzi utilizzati per il trasporto, mediante cisterne, di merci pericolose o infiammabili, pervenendo tempestivamente e senza deroghe al recepimento della direttiva 2008/68/CE, affinché tutte

le cisterne ed i veicoli che trasportano merci pericolose siano conformi alle disposizioni dell'ADR (accordo europeo relativo internazionale delle merci pericolose su strada, concluso a Ginevra il 30 settembre 1957, e successive modificazioni) anche nell'ambito del trasporto nazionale, e vietando dal 1° gennaio 2010 la circolazione a tutti i veicoli ritenuti non più sicuri in base alle disposizioni ADR che abbiano oltre i 15 anni di anzianità massima di servizio dalla data di prima immatricolazione.

0/44 e abb./IX/**33**. Terranova, Garofalo.

La IX Commissione,

premesso che:

il comma 1 dell'articolo 60 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, prevede che i veicoli di interesse storico e collezionistico siano considerati appartenenti alla categoria dei veicoli con caratteristiche atipiche, di cui fanno anche parte i veicoli elettrici leggeri da città, i veicoli ibridi o multimodali e i microveicoli elettrici o elettroveicoli ultraleggeri, nonché gli altri veicoli che non rientrano fra quelli definiti negli articoli dal 52 al 58;

per i veicoli atipici l'articolo 80, comma 4, del codice della strada prevede la revisione con cadenza annuale;

i veicoli di interesse storico e collezionistico sono per loro natura utilizzati soprattutto nell'ambito di manifestazioni e raduni, durante le quali, per comune conoscenza, si percorrono poche centinaia di chilometri;

i veicoli di interesse storico e collezionistico per essere iscritti nei registri ASI, Alfa Romeo, FIAT, Lancia e F.M.I., devono superare un severo esame nel corso del quale viene accertato il rispetto delle caratteristiche d'origine e pertanto normalmente sono conservati o sono re-

staurati nel rispetto di tali norme regolamentari imposte dalla FIVA (*Fédération Internationale des Véhicules Anciens*);

risulta altresì evidente che i veicoli di interesse storico e collezionistico di cui all'articolo 60 sono molto diversi dai veicoli con caratteristiche atipiche indicati all'articolo 59 del citato codice della strada;

non vi è pertanto ragione per ritenere che per i veicoli di interesse storico, poco utilizzati (percorrono non più di 1.000-1.500 km annui) e impiegati con la massima attenzione (tanto che per essi sono previste polizze assicurative R.C.A. assai costose), sia previsto l'obbligo di revisione annuale, in conformità con quanto dispone l'articolo 80, comma 4, del codice della strada;

impegna il Governo

ad assumere le opportune iniziative per pervenire ad una disciplina dei veicoli di interesse storico e collezionistico, di cui all'articolo 60 del codice della strada, che preveda l'obbligo di revisione ogni tre anni, o, in ogni caso, con cadenza non inferiore al triennio.

0/44 e abb./IX/16. Pianetta.

La IX Commissione,

premesso che:

l'articolo 5 del disegno di legge in esame prevede modifiche agli articoli 94, 100 e 103 del codice della strada in materia di targhe, disponendo che le stesse sono personali, non possono essere contemporaneamente abbinate a più di un veicolo e che sono trattenute dal titolare in caso di trasferimento di proprietà, costituzione di usufrutto, stipulazione di locazione con facoltà di acquisto, esportazione all'estero e cessazione dalla circolazione;

i commi 4, 5 e 6 dell'articolo 5 in questione, inoltre, dispongono che le modalità di applicazione delle nuove disposizioni vengano disciplinate entro un anno

dall'entrata in vigore della presente legge con regolamento da emanare dall'Amministrazione competente;

la legislazione vigente prevede che in materia di produzione delle targhe sia competente il Poligrafico dello Stato, ente allo stato posto in fase di commissariamento e che provvede a « venderle », avvalendosi anche dell'ausilio delle motorizzazioni, a cui ne affida il servizio;

durante la fase dibattimentale del disegno di legge sono state presentate alcune proposte che prevedono la possibilità di fabbricare le targhe anche per altri soggetti diversi dal Poligrafico dello Stato;

la mancata liberalizzazione della produzione delle targhe non ha favorito l'avvio della riduzione dei costi delle targhe con la loro eventuale personalizzazione e sta dilapidando la risorsa generata dalle oltre 1200 agenzie che hanno investito tecnologicamente nell'acquisto delle necessarie attrezzature,

impegna il Governo

prevedere che la fabbricazione e la vendite delle targhe riservata allo Stato sia consentita alle autoscuole con modalità stabilite dal Dipartimento dei trasporti, di navigazione e sistemi informativi e statistici del Ministero dei Trasporti.

0/44 e abb./IX/7. Ciccanti, Compagnon.

La Camera,

premesso che:

l'estrema eterogeneità di tutti i soggetti titolari dei poteri di polizia stradale, sulle strade urbane e extraurbane, non consente un coordinamento operativo tra i vari soggetti e una pianificazione dei servizi di controllo rispondenti a rigorosi criteri di razionalità delle risorse disponibili. Ne deriva che la disarticolazione delle diverse strategie di controllo incide in modo negativo sulla sicurezza stradale;

la sicurezza stradale si regge su complessi rapporti fra qualità dei veicoli, delle infrastrutture e della guida che dovrebbero essere affrontati non solo in maniera armonizzata tra i vari paesi dell'U.E., ma anche in modo coordinato e congiunto tra le varie amministrazioni ed enti competenti in materia di sistemi di trasporto, di flussi di traffico e di pianificazione e gestione delle reti stradali, le quali non avendo subito, da diversi anni, interventi correttivi sostanziali per la loro messa in sicurezza risultano obsolete e inadeguate a supportare gli attuali flussi di traffico;

il sistema stradale ed autostradale, negli ultimi 10 anni, è rimasto sostanzialmente immutato;

impegna il Governo

ad adottare una politica di pianificazione dei servizi di controllo, rispondenti a criteri di razionalizzazione delle risorse disponibili, attraverso il coordinamento dei diversi e molteplici soggetti titolari dei poteri di polizia stradale, al fine di aumentare i livelli di sicurezza della circolazione stradale.

0/44 e abb./IX/2. Crosio.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 43 del codice della strada prevede norme per la segnalazione degli agenti preposti alla regolazione del traffico;

il comma 6 dell'articolo in questione netto specifico dispone che nel regolamento sono precisate le modalità e i mezzi per rendere facilmente riconoscibili e visibili a distanza gli agenti preposti e i loro ordini, anche a meno di apposito segnale distintivo;

in riferimento alla disciplina degli accertamenti per la rivelazione di infrazioni riguardanti i limiti di velocità interviene l'articolo 142 del codice della strada che, al comma 6-bis, dispone che le postazioni di controllo sulla rete stradale

devono essere segnalate e ben visibili, ricorrendo all'impiego di cartelli o di dispositivi di segnalazione luminosi ma senza dettare disposizioni specifiche sugli agenti preposti al controllo;

appare chiaro come si presenta una carenza legislativa in materia che rende poco chiare le regole volte alla segnalazione della presenza di alcuni controlli che vengono effettuati dagli organi di accertatori che trasformano in alcuni casi gli accertamenti in vere e proprie "imboscate" per gli automobilisti che causano incidenti, mettendo inoltre a repentaglio l'incolumità fisica degli stessi agenti;

impegna il Governo

a predisporre misure che obblighino gli agenti del traffico e le forze dell'ordine a munirsi di strumenti segnalazione chiari e ben visibili a distanza durante la fase dei controlli dell'accertamento delle infrazioni sulla rete stradale e autostradale.

0/44 e abb./IX/10. Libè, Compagnon.

La Camera,

premesso che:

la modifica dell'articolo 122 del decreto legislativo n.285 del 1992 ha introdotto un corso di guida obbligatorio per il conseguimento della patente di categoria B;

impegna il Governo

ad adottare le opportune iniziative al fine di modificare corso teorico obbligatorio per il conseguimento di tutte la normativa in vigore per introdurre un le categorie di patenti.

0/44 e abb./IX/29. Misiti.

La Camera,

premesso che:

la modifica dell'articolo 122 del decreto legislativo n.285 del 1992 effet-

tuata dall'articolo 10 del decreto legge 31 gennaio 2007, n.7, convertito con modificazioni in legge 2 aprile 2007, n. 40 nel comma 13 dispose di emanare un regolamento ove stabilire le modalità per la dichiarazione di inizio attività delle autoscuole e dettare le norme per lo svolgimento, da parte degli enti pubblici non economici, dell'attività di consulenza, secondo la legge 8 agosto 1991, n. 264. Poiché sono trascorsi 2 anni, e il regolamento non è stato emanato;

impegna il Governo

ad adottare le opportune iniziative al fine di emanare il provvedimento di regolamentazione.

0/44 e abb./IX/**31**. Di Stanislao.

La IX Commissione,

premessi che:

le finalità sanzionatorie della disciplina della patente a punti, ulteriormente rafforzate dal provvedimento in esame, risultano assolutamente prevalenti rispetto ai profili volti a riconoscere e premiare il rispetto delle norme di comportamento;

a fronte di questo impianto sanzionatorio, la Camera dei Deputati nella scorsa legislatura già si era espressa a larghissima maggioranza a favore di un emendamento che rafforzava le disposizioni di carattere premiale, previste dal comma 5 dell'articolo 126-*bis* del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;

impegna il Governo

ad adottare le opportune iniziative per rafforzare i meccanismi premiali relativi alla disciplina della patente a punti, anche incrementando il numero di punti da assegnare ai titolari di patente che per due anni non commettono violazioni delle norme di comportamento alle quali è associata la decurtazione di punti.

0/44 e abb./IX/**21**. Baldelli, Toto, Terranova.

La Camera,

premessi che:

ha introdotto modifiche significative al fine di salvaguardare la sicurezza stradale;

impegna il Governo

ad adottare opportuni provvedimenti per migliorare lo standard di sicurezza prevenendo il divieto di fumare durante la marcia.

0/44 e abb./IX/**26**. Razzi, Misiti.

La Camera,

premessi che,

In seno alle attività che si svolgono per garantire l'espletamento di importanti servizi pubblici come la raccolta puntuale dei rifiuti urbani vi rientrano quelle delle macchine operatrici condotte da non più di due unità specificamente preposte a tali funzioni;

ricorre pertanto la peculiarità delle condizioni operative dei servizi essenziali, come quelli di igiene urbana che non trovano piena compatibilità con alcune particolari disposizioni del Codice della Strada peraltro già oggetto di specifiche deroghe per attività diverse;

per quanto attiene all'articolo 157, comma 1, lettera *b*), del Codice della Strada, si riscontra la necessità di disciplinare specificatamente la fermata dei veicoli adibiti ai servizi di igiene ambientale, (come già avvenuto per gli autoveicoli in servizio pubblico di linea per trasporto di persone), ciò al fine di non pregiudicare, nel rispetto della sicurezza pubblica, il regolare e controllato svolgimento dei servizi, qualora i conducenti si trovino a dover scendere dal mezzo per diverse ragioni operative. L'esigenza tiene comunque conto dell'obiettivo primario di non arrecare pericolo a terzi nonché di evitare di incrementare i costi dei servizi, comunque svolti in condizioni di sicurezza;

per quanto attiene l'articolo 172, comma I del predetto Codice della Strada, si presenta l'esigenza dell'esonero, limitatamente alla circolazione nell'ambito dei Centri abitati, dall'utilizzo delle cinture di sicurezza ai conducenti dei veicoli adibiti ai servizi di igiene ambientale, in particolare quelli di raccolta differenziata porta a porta;

in riferimento all'articolo 173, comma 2 del Codice della Strada, la necessità consiste nell'esonero dal divieto di far uso durante la marcia di apparecchi radiofonici e di comunicazione radiotelefonici, analogamente a quanto riconosciuto ai soggetti impegnati nelle attività di manutenzione delle strade,

impegna il Governo

a tenere conto delle esigenze prospettate in premessa ed a tal fine ad intraprendere le opportune iniziative affinché le disposizioni di cui trattasi vengano modificate per tenere conto e risolvere le relative problematiche.

0/44 e abb./IX/**24**. Alessandri, Fava, Buonanno.

La Camera,

premesso che:

in seno alle attività che si svolgono per garantire l'espletamento di importanti servizi pubblici come la raccolta puntuale dei rifiuti urbani vi rientrano quelle delle macchine operatrici condotte da non più di due unità specificamente preposte a tali funzioni;

ricorre pertanto la peculiarità delle condizioni operative dei servizi essenziali, come quelli di igiene urbana che non trovano piena compatibilità con alcune particolari disposizioni del Codice della Strada peraltro già oggetto di specifiche deroghe per attività diverse;

per quanto attiene all'articolo 157, comma 1, lettera *b*, del Codice della Strada, si riscontra la necessità di disci-

plinare specificatamente la fermata dei veicoli adibiti ai servizi di igiene ambientale, (come già avvenuto per gli autoveicoli in servizio pubblico di linea per trasporto di persone), ciò al fine di non pregiudicare, nel rispetto della sicurezza pubblica, il regolare e controllato svolgimento dei servizi, qualora i conducenti si trovino a dover scendere dal mezzo per diverse ragioni operative. L'esigenza tiene comunque conto dell'obiettivo primario di non arrecare pericolo a terzi nonché di evitare di incrementare i costi dei servizi, comunque svolti in condizioni di sicurezza;

per quanto attiene l'articolo 172, comma 1 del predetto Codice della Strada, si presenta l'esigenza dell'esonero, limitatamente alla circolazione nell'ambito dei centri abitati, dall'utilizzo delle cinture di sicurezza ai conducenti dei veicoli adibiti ai servizi di igiene ambientale, in particolare quelli di raccolta differenziata porta a porta,

impegna il Governo

a tenere Conto delle esigenze prospettate in premessa ed a tal fine ad intraprendere le opportune iniziative affinché le disposizioni di cui trattasi vengano modificate per tenere conto e risolvere le relative problematiche.

0/44 e abb./IX/**24**. *(Nuova formulazione)*
Alessandri, Fava, Buonanno.

La Commissione IX,

premesso che:

l'utilizzo sempre più indiscriminato e spesso privo di logica funzionale degli autovelox collocati a distanza ravvicinata anche se in teoria rispondenti ai limiti di legge, da vari enti locali, non migliora la sicurezza stradale;

l'efficacia di tali strumenti che, per come sono utilizzati, creano spesso più disagio che effettiva prevenzione, è quanto meno dubbia;

molti enti locali si servono di questo strumento non per prevenire incidenti e salvare la vita dei cittadini, bensì per incassare denaro con una rigidità ed inflessibilità degna di miglior causa, stante anche la meccanica comunicazione delle infrazioni senza nessuna contestazione ai diretti interessati delle infrazioni riscontrate,

impegna il Governo:

a verificare se gli strumenti previsti dal C.D.S. non siano in qualche caso inutilmente severi, privando il pubblico ufficiale di quella elasticità che dovrebbe consentirgli di verificare la gravità dell'infrazione, caso per caso, evitando automatismi impropri;

ad intervenire presso le Prefetture perché attuino periodicamente controlli sulla dislocazione degli autovelox, sulla loro effettiva funzionalità e sulla distanza che deve intercorrere tra i medesimi;

a diversificare, a seconda dei casi, l'approccio a situazioni come il « tasso alcolemico » che deve essere considerato molto attentamente distinguendo, ad esempio, la normale assunzione di bevande alcoliche durante un pasto, dall'abuso sistematico e dall'assunzione di sostanze stupefacenti che provocano vere e proprie alterazioni nella psiche ostative alla guida dell'auto.

0/44 e abb./IX/11. Garagnani, Biasotti.

La Commissione IX,

premessi che:

l'utilizzo sempre più indiscriminato e spesso privo di logica funzionale degli autovelox collocati a distanza ravvicinata anche se in teoria rispondenti ai limiti di legge, da vari enti locali, non migliora la sicurezza stradale;

l'efficacia di tali strumenti che, per come sono utilizzati, creano spesso più disagio che effettiva prevenzione, è quanto meno dubbia;

molti enti locali si servono di questo strumento non per prevenire incidenti e salvare la vita dei cittadini, bensì per incassare denaro con una rigidità ed inflessibilità degna di miglior causa, stante anche la meccanica comunicazione delle infrazioni senza nessuna contestazione ai diretti interessati delle infrazioni riscontrate;

impegna il Governo

ad intervenire presso le Prefetture perché attuino periodicamente controlli sulla dislocazione degli autovelox, sulla loro effettiva funzionalità e sulla distanza che deve intercorrere tra i medesimi;

0/44 e abb./IX/11. *(Nuova formulazione)*
Garagnani, Biasotti.

La Camera,

premessi che:

il disegno di Legge in esame inasprisce il complesso delle sanzioni amministrative accessorie da applicare ai conducenti a cui vengono accertate infrazioni per la violazione delle norme sull'assunzione di sostanze alcoliche o sull'uso di sostanze stupefacenti;

in particolare viene previsto l'applicazione della sanzione accessoria della confisca del mezzo con il quale è stato commesso il reato, in presenza di condanna ovvero di applicazione della pena a richiesta delle parti, anche in caso di sospensione condizionata della pena;

la fattispecie in questione appare quantomeno dubbiosa in quanto l'adempimento pone perplessità sull'effettiva utilità dello strumento sanzionatorio che può provocare un disagio notevole alle potenziali famiglie vittime del provvedimento che spesso hanno a disposizione un solo veicolo nel parco beni familiari:

impegna il Governo

a valutare la predisposizione di norme che prevedano l'abrogazione nel codice

della strada di tutte le fattispecie che prevedono la sanzione accessoria della confisca del mezzo con cui vengano effettuate infrazioni.

0/44 e abb./IX/**9**. Drago, Compagnon.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 186 e 187 del codice della strada prevedono la confisca obbligatoria dell'automezzo in caso di guida in stato di ebbrezza o, sotto l'effetto di sostanze stupefacenti;

si tratta di una misura di sicurezza che non pare rispettosa dei principi di proporzionalità e di ragionevolezza che devono presiedere all'ordinamento penale: infatti la confisca dell'autoveicolo è ammessa solo se il conducente ne sia il proprietario, e questo rende la sanzione aleatoria e non ugualitaria (per esperienza, le persone più agiate spesso godono di automobili di lusso intestate alle società di cui sono amministratori o rappresentanti, o usate in leasing: in questi casi la confisca non scatta, mentre a fame le spese è il cittadino comune che, magari, ha acquistato l'unica auto familiare a rate...);

l'articolo 240 c.p. prevede già, in via generale, che il Giudice, in determinati casi, ordini la confisca quando questa misura di sicurezza risulti necessaria od opportuna, e una tale facoltà è prevista anche nel caso di scelta del rito alternativo previsto dall'articolo 444 c.p.p. (patteggiamento, come riformulato ex legge 12 giugno 2003 n. 134);

in molti Uffici Giudiziari la previsione della confisca obbligatoria, preceduta dal sequestro del mezzo, ha determinato problemi applicativi per la poca disponibilità di spazi sufficienti per parcheggiare i veicoli destinati alla confisca;

la abolizione della confisca obbligatoria almeno per le ipotesi di pena

patteggiata comporti un effettivo incentivo alla definizione semplificata dei predetti procedimenti penali;

impegna il Governo

ad adottare le opportune iniziative normative al fine di escludere la previsione della confisca obbligatoria del veicolo per i reati di cui all'articolo 186 e 187 CdS, nel caso che l'imputato scelga la definizione del processo con il « patteggiamento ».

0/44 e abb./IX/**27**. Monai, Evangelisti.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge in esame introduce all'articolo 22 nuove norme in materia di guida sotto l'influenza dell'alcool, disponendo in particolare secondo il principio detta « tolleranza 0 » l'abbassamento a 0 g/l del tasso alcolemico ai di sopra del quale possono essere comminate sanzioni sia penali che amministrative per alcune categorie particolari di automobilisti, quali i giovani neopatentati e nei primi tre anni dal conseguimento detta patente e per i guidatori di mezzi speciali e autotrasportatori;

viene, inoltre, mantenuto il limite di 0,5 g/l, quale soglia massima dopo la quale ad eventuale accertamento possono essere disposte sanzioni per tutte Le altre categorie di automobilisti;

alcuni studi di carattere medico-scientifiche hanno evidenziato come in alcuni casi t'accertamento di un tasso alcolemico superiore a 0,5 g/l possa verificarsi anche in seguito all'assunzione di irrisori quantitativi di bevande più o meno alcoliche quantunque anche in assenza di vera e propria assunzione di sostanze alcoliche ma in combinazione di alcuni specifici farmaci;

secondo recenti dati ISTAT inoltre, risulterebbe come tra i conducenti morti a seguito di incidente stradale i più colpiti siano i giovani tra i 25 e i 29 anni, mentre

nei conducenti feriti la frequenza più elevata si colloca nella fascia di età tra i 30 e i 34, evidenziando come sul piano dell'incidenza non sarebbe quella dei 18-21 anni. La fascia più a rischio sulla quale eventualmente intervenire;

pur condividendo il tentativo di porre dei Limiti alle tragiche vicende che ormai annualmente vedono un cospicuo numero di automobilisti venire a mancare sulle strade del nostro Paese, si ritiene quantomeno non opportuno ed efficace applicare un sistema di norme altamente repressive, in particolare per alcune categorie di automobilisti a fronte, invece, di un potenziamento e sostegno forte all'educazione e alla formazione culturale sull'utilizzo delle stesse;

impegna il Governo

a valutare misure volte ad innalzare il tasso minimo di soglia alcolemica consentita al di sopra del quale possono essere applicate sanzioni agli automobilisti e a destinare risorse per il potenziamento di tutto il sistema dell'informazione e dell'educazione sull'utilizzo delle stesse.

0/44 e abb./IX/8. Compagnon.

La Camera,

premessi che:

Il testo unificato elaborato dalla Commissione Trasporti, che si sta ora esaminando in sede legislativa, ha introdotto l'articolo 186-*bis* nel codice della strada di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992;

tale articolo aggiuntivo prevede un divieto assoluto di guida dopo avere assunto bevande alcoliche per i conducenti di età inferiore a 21 anni e per chi esercita professionalmente l'attività di trasporto;

il comma 5 dell'articolo 186-*bis* prevede la revoca della patente a carico dei conducenti di autoveicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, autoveicoli trainanti un rimorchio che

comporti una massa complessiva totale a pieno carico dei due veicoli superiore a 3,5 t, autobus e altri autoveicoli destinati al trasporto di persone il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, è superiore a otto, autoarticolati e autosnodati, quando sia stato accertato un tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l;

per i conducenti di età inferiore a 21 anni, per i conducenti nei primi tre anni di patente di guida di categoria B, per i conducenti che esercitano l'attività di trasporto invece la revoca della patente è prevista in caso di recidiva, ovvero quando sia stata riscontrata la guida in stato di ebbrezza più di una volta in un triennio, senza che venga specificato che questa sanzione scatta solamente con un tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l;

dalla scrittura della norma di cui al comma 5 non si evince in modo chiaro ed inequivocabile che la revoca della patente per i neopatentati e per i trasportatori di cose e di persone scatti solo in caso di recidiva per un tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l, come avviene chiaramente per gli altri trasportatori di cui alla lettera d) del comma 1;

impegna il Governo

a interpretare la disposizione del comma 5, che prevede la revoca della patente, in caso di recidiva nel triennio, per i conducenti di età inferiore a 21 anni, per i conducenti nei primi tre anni di patente di guida di categoria B, per i conducenti che esercitano l'attività di trasporto di persone e per quelli che esercitano il trasporto di cose nel caso sia stato riscontrato il superamento del tasso alcolemico di 1,5 grammi per litro per più di una volta in un triennio.

0/44 e abb./IX/13. Brugger, Zeller.

La IX Commissione,

premessi che:

le disposizioni previste dall'articolo 6 del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117,

convertito, con modificazioni, dalla legge 2 ottobre 2007, n. 160, che impongono il divieto, nei locali di intrattenimento e spettacolo, di somministrare bevande alcoliche dopo le ore due della notte, si sono dimostrate largamente inefficaci ad arginare il fenomeno dell'abuso di alcool da parte dei giovani in orario notturno;

si tratta inoltre di previsioni di carattere discriminatorio a svantaggio di una specifica categoria di locali;

il problema, che comporta rilevanti conseguenze anche in termini di incidentalità stradale, può essere affrontato adeguatamente soltanto attraverso una revisione complessiva e organica della disciplina in materia di somministrazione delle bevande alcoliche;

impegna il Governo

ad adottare tutte le opportune iniziative per pervenire tempestivamente a una revisione complessiva e organica della disciplina in materia di somministrazione delle bevande alcoliche, tale da assicurare una regolazione uniforme per tutti i soggetti che esercitano tale attività.

0/44 e abb./IX/**23**. Valducci, Terranova, Toto, Garofalo.

La IX Commissione,

premesso che:

le disposizioni previste dall'articolo 6 del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 ottobre 2007, n. 160, che impongono il divieto, nei locali di intrattenimento e spettacolo, di somministrare bevande alcoliche dopo le ore due della notte, si sono dimostrate largamente inefficaci ad arginare il fenomeno dell'abuso di alcool da parte dei giovani in orario notturno;

si tratta inoltre di previsioni di carattere discriminatorio a svantaggio di una specifica categoria di locali;

il problema, che comporta rilevanti conseguenze anche in termini di incidentalità stradale, può essere affrontato adeguatamente soltanto attraverso una revisione complessiva e organica della disciplina in materia di somministrazione delle bevande alcoliche;

impegna il Governo

ad adottare tutte le opportune iniziative per pervenire tempestivamente a una revisione complessiva e organica della disciplina in materia di somministrazione delle bevande alcoliche, tale da assicurare una regolazione uniforme per tutti i soggetti che esercitano tale attività, al tempo stesso pervenendo al superamento delle disposizioni dettate dall'articolo 6 del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 ottobre 2007, n. 160, in materia di divieto di somministrazione delle bevande alcoliche nei locali di intrattenimento e spettacolo dopo le due di notte.

0/44 e abb./IX/**23**. *(Nuova formulazione)*
Valducci, Terranova, Toto, Garofalo.

La Camera,

premesso che:

il decreto legge 3 agosto 2007, n. 117, recante « Disposizioni urgenti modificative del codice della strada per incrementare i livelli di sicurezza nella circolazione », durante l'esame per la sua conversione nella legge 3 ottobre 2007, n. 160, ha introdotto il divieto di vendere alcolici dopo le 2 di notte per i gestori di locali che somministrano alcolici congiuntamente ad attività di intrattenimento, intendendo sostanzialmente colpire le discoteche;

tale disposizione ha determinato una disparità di trattamento tra le discoteche, sottoposte a tale divieto con notevoli ricadute in termini economici, e gli altri locali nei quali non si svolgono attività di

intrattenimento, che possono invece continuare a distribuire alcolici anche dopo le 2 di notte;

come è emerso nel dibattito avvenuto in Commissione Trasporti in sede legislativa, la predetta norma inoltre non ha comportato i risultati sperati per contrastare il fenomeno dell'incidentalità notturna causata dalla guida in stato di ebbrezza, per espressa ammissione dei Ministri Maroni, Sacconi e Matteoli, documentati anche attraverso il monitoraggio dei suoi effetti, mentre ha finito per causare rilevanti danni per i gestori delle discoteche;

durante la conversione in legge del decreto 117 del 2007 (XV AC 3044), i rappresentanti di quasi tutti i gruppi parlamentari sono intervenuti in Commissione Trasporti per dimostrare la contrarietà all'introduzione di tale disposizione, sulla quale il precedente governo si era impegnato a trovare una soluzione condivisa nel successivo disegno di legge che verteva sempre sulla stessa materia (XV AC 2480), motivando il rinvio con l'imminente scadenza dei tempi per la conversione in legge;

la fine anticipata della XV Legislatura ha lasciato purtroppo irrisolta la questione della vendita di alcolici nei locali da intrattenimento dopo le due di notte essendo decaduto il disegno di legge del governo AC 2480 B, pur essendosi registrata la quasi unanime convergenza dei gruppi parlamentari sulla necessità di sopprimere la disposizione, in quanto la questione della guida in stato di ebbrezza non si risolve con i divieti ma con maggiori controlli sulle strade;

impegna il Governo

a risolvere la questione nel primo provvedimento utile, rimuovendo il predetto divieto di somministrazione di bevande alcoliche con l'eliminazione della disparità di trattamento tra locali che svolgono attività di intrattenimento e locali che somministrano solo alcolici.

0/44 e abb./IX/**12**. Zeller, Brugger.

La Camera,

premesso che:

si rende necessario, in fase attuativa, rendere efficaci le modifiche dell'articolo 223 del decreto legislativo n. 285 del 1992 contenute nel testo unificato in esame

impegna il Governo

ad assumere le opportune iniziative per assicurare che i provvedimenti che devono adottare le prefetture ai sensi dell'articolo 223 del decreto-legislativo n. 285 del 1992, come modificato dal testo unificato in esame, siano comunicati ai competenti uffici provinciali della motorizzazione civile per l'annotazione nell'archivio nazionale dei conducenti abilitati alla guida.

0/44 e abb./IX/**30**. Favia.

La IX Commissione,

premesso che:

la revisione del Codice della Strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, con l'introduzione nel nostro ordinamento della patente a punti, è stata fondamentale nel ridurre il numero delle vittime per incidenti stradali;

la legge n. 102 del 2006 ha introdotto nel Codice della Strada l'articolo 224-bis che attribuisce al Giudice che pronuncia sentenza di condanna alla pena della reclusione per un delitto colposo commesso con violazione delle norme stradali la possibilità di disporre la sanzione amministrativa accessoria del lavoro di pubblica utilità, affiancandola a quelle tradizionali delle sanzioni amministrative pecuniarie e della sospensione o revoca della patente;

le sanzioni, come già avviene in altri Paesi europei, può avere un'efficace funzione educativa, rappresentando peraltro, contestualmente alla sospensione della patente, l'unica « pena » che il condannato potrebbe essere chiamato ad espiare;

il lavoro di pubblica utilità presso strutture che si occupano di curare gli

effetti dell'errato utilizzo dell'automezzo è uno strumento idoneo a far acquisire la consapevolezza degli effetti di condotte irresponsabili, sanzione ancor più significativa ed efficace se si tiene conto dell'elevato grado di reiterazione della stessa infrazione nei reati stradali;

l'attuale inapplicabilità della norma è causata dall'assenza del decreto attuativo di cui al comma 3, articolo 224-bis del Codice della Strada,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di emanare il decreto attuativo del comma 3, articolo 224-bis del Codice della Strada;

0/44 e abb./IX/3. Caparini.

La IX Commissione,

premessi che:

l'articolo 33-bis del provvedimento in esame prevede opportunamente che, ai fini dell'esercizio dell'attività di trasporto di persone o cose sia richiesta un'apposita certificazione che esclude l'abuso di bevande alcoliche e l'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope;

l'accertamento dei reati di guida in stato di ebbrezza o di guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope, di cui agli articoli 186 e 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, commessi, durante l'esercizio dell'attività lavorativa, dal dipendente di un'impresa che esercita attività di trasporto di persone o di cose, anche per conto di terzi, o il rifiuto di sottoporsi agli accertamenti qualitativi e sanitari previsti dai medesimi articoli comportano gravi difficoltà per l'impresa medesima, tenuto conto dell'esigenza di evitare di affidare di nuovo al dipendente in questione compiti di trasporto di persone o di cose,

impegna il Governo

a valutare le opportune iniziative per pervenire a qualificare l'accertamento dei

reati di guida in stato di ebbrezza o di guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope, di cui agli articoli 186 e 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, commessi, durante l'esercizio dell'attività lavorativa, dal dipendente di un'impresa che esercita attività di trasporto di persone o di cose, anche per conto di terzi, o il rifiuto di sottoporsi agli accertamenti qualitativi e sanitari previsti dai medesimi articoli come giusta causa ai sensi dell'articolo 2119 del codice civile.

0/44 e abb./IX/19. Proietti Cosimi, Teranova, Garofalo, Toto.

La IX Commissione,

premessi che:

il Contrassegno Europeo Disabili, previsto dalla Raccomandazione del Consiglio del 4 giugno 1998, non è stato ancora recepito in Italia, perché, recando sul fronte il simbolo internazionale della persona disabile, vale a dire il disegno stilizzato della persona in carrozzina, nonché la dicitura « disabile » si porrebbe in contrasto con l'articolo 74 del Codice della Privacy, che vieta l'ostentazione al pubblico di tali simboli e diciture;

tale Raccomandazione uniforma il contrassegno disabili a livello UE e garantisce loro certezza dei diritti di cui al contrassegno medesimo in tutta l'UE. Infatti attualmente in Italia il rilascio e la regolamentazione del contrassegno, essendo demandata ai comuni, dà luogo ad una non uniformità dei contrassegni stessi che espone il disabile ad una non certezza dei propri diritti quando si reca in comuni diversi da quello di propria residenza, ovvero quando è in ambito UE dove si somma anche un problema di comprensione linguistica del contrassegno stesso;

il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti – sollecitato dall'interrogazione a risposta scritta 4/1916 presentata nella seduta di annuncio 107 del 18 dicembre 2008 dalla parlamentare Radicale

onorevole Maria Antonietta Farina Coscioni che chiedeva conto di quali iniziative di carattere normativo si intendevano tempestivamente intraprendere che consentano, da una parte, l'adozione in Italia del contrassegno disabili previsto dalla Raccomandazione 98/376/CE del Consiglio del 4 giugno 1998 e, più in generale, di sanare l'attuale precarietà giuridica che grava sulla disciplina italiana dei permessi disabili – con risposta dell'11 giugno 2009 affermava, che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si è attivato in tal senso presso la IX Commissione della Camera dei deputati e tale disposizione è stata inserita come articolo 38 dell'A.C. 44 e abbinati recanti « Disposizioni in materia di sicurezza stradale » trasferito in sede legislativa presso la IX Commissione trasporti della Camera, che modifica la normativa *privacy* in materia di permesso disabili;

si dà atto che quanto sopra rappresenta un grande passo in avanti sulla via del recepimento del Contrassegno Europeo Disabili, che, tuttavia, per la sua effettiva operatività in Italia, necessiterebbe di un ulteriore intervento per la modifica del Regolamento attuativo del Codice della Strada che prescrive un differente modello chiamato « Contrassegno Invalidi », che è poi quello in base al quale i vari Comuni emettono gli attuali permessi,

impegna il Governo:

ai fini dell'effettiva adozione in Italia del modello di Contrassegno Unificato Disabili Europeo per la circolazione e la sosta veicolare previsto dalla Raccomandazione del Consiglio del 4 giugno, ad emanare idonea norma di rango regolamentare, volta a modificare l'articolo 381, comma 2, del Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 « Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, adeguando la figura del Contrassegno invalidi », richiamata nel predetto comma, come « V.4 » al modello di Contrassegno disabili Europeo

previsto dall'allegato alla Raccomandazione 98/376/CE (GUCE L167/25).

0/44 e abb./IX/**32**. Farina Coscioni, Beltrandi, Bernardini, Mecacci, Maurizio Turco, Zamparutti.

La Camera,

premessi che:

in molti Comuni i cosiddetti semafori intelligenti hanno rappresentato un valido mezzo per regolare la velocità del traffico dentro i centri abitati; tuttavia tali impianti sono stati disattivati a seguito della sentenza della Corte di Cassazione, del 26 settembre 2007, seconda sezione (r.g.n. 21187/05), che ha dichiarato l'illegittimità degli stessi impianti;

il mancato utilizzo dei semafori al fine di regolare la velocità ha fatto registrare un aumento della velocità media nei centri abitati con conseguente aumento del numero di incidenti e con pregiudizio dell'incolumità dei cittadini, soprattutto delle categorie più a rischio (bambini, anziani);

in ambito cittadino non risultano utilizzabili altri sistemi di regolazione di velocità, in quanto i dossi artificiali non sono idonei a regolare la velocità quando essa è prevista sopra i 50 all'ora ed i controlli autovelox o similari non sono possibili con costanza durante l'intero arco della giornata;

l'uso del semaforo intelligente risulta immediatamente percettibile a tutti gli automobilisti e costringe a rallentare in maniera inequivocabile,

impegna il Governo

a rivedere ed integrare le disposizioni dell'articolo 158 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, prevedendo che le lanterne semaforiche, escluse le lanterne semaforiche gialle lampeggianti, servano altresì per regolare la velocità delle correnti di traffico.

0/44 e abb./IX/**14**. Froner.

La IX Commissione,

premesso che:

l'articolo 41 del testo unificato in esame dispone che agli enti locali è consentita l'attività di accertamento strumentale delle violazioni al decreto legislativo n. 285 del 1992 soltanto mediante strumenti di loro proprietà o da essi acquisiti con contratto di locazione finanziaria da utilizzare esclusivamente con l'impiego del personale dei corpi e dei servizi di polizia locale;

occorre, in sede di applicazione della disposizione richiamata, fornire precise indicazioni, finalizzate, tra l'altro, a disciplinare i contratti di appalto in essere,

impegna il Governo:

a fornire indirizzi volti a disciplinare le modalità di applicazione della disposizione richiamata in premessa, in particolare facendo salvi i contratti di appalto in essere.

0/44 e abb./IX/**35**. Antonino Foti.

La IX Commissione,

premesso che:

il disegno di legge in materia di sicurezza pubblica, di recente approvato in via definitiva dal Senato (A.S. 733-B) reca alcuni interventi in materia di modifica del codice della strada e misure di sicurezza stradale, che più opportunamente avrebbero potuto essere affrontati nel provvedimento in esame;

in particolare, appaiono poco efficaci sotto il profilo della sicurezza stradale le disposizioni del comma 55 dell'articolo 2 del citato disegno di legge che aggravano le sanzioni pecuniarie relative a violazioni concernenti la guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope, nonché le sanzioni pecuniarie relative alla violazione di altre norme di comportamento, nel caso in cui le violazioni siano commesse dopo le ore 22 e prima delle ore 7;

appaiono altresì di problematica applicazione le disposizioni del comma 48 del medesimo articolo 2, che prevedono che le sanzioni amministrative accessorie del ritiro, della sospensione o della revoca della patente di guida e la decurtazione di punti si applichino anche quando le violazioni siano commesse alla guida di un veicolo per il quale non è richiesta la patente di guida,

impegna il Governo:

ad adottare le opportune iniziative che permettano di pervenire alla abrogazione delle disposizioni richiamate in premessa.

0/44 e abb./IX/**18**. Nizzi, Toto, Garofalo, Terranova.

La IX Commissione,

premesso che:

legge italiana ignora ancora oggi a necessità di una patente ufficiale che certifichi la preparazione professionale della categoria del gruista, ovvero dell'operatore addetto alla conduzione di macchinari di sollevamento e movimentazione ed al loro corretto funzionamento in dette operazioni;

vi è la crescente necessità di garanzie di sicurezza sui luoghi di lavoro, per garantire l'incolumità dei lavoratori 8 di terzi nei cantieri ed in prossimità di essi, nel rispetto della legge 626/94;

solo un operatore certificato, adeguatamente formato o istruito, dopo l'avvenuto superamento di un esame specifico, deve essere abilitato alla conduzione dei mezzi di sollevamento e movimentazione, prevedendo anche aggiornamento con corsi di formazione continua, tenuti a cura delle associazioni maggiormente rappresentative nel Settore;

detta patente era già in uso in Italia, ma è stata abolita per ragioni incomprensibili legate alla liberalizzazione del settore avvenute negli anni '80:

in Europa la patente da gruista è prevista e richiesta agli operatori che intendono svolgere il loro lavoro sui mezzi di sollevamento e movimentazione;

pertanto sarebbe opportuno regolamentare la materia istituendo nuovamente la patente di gruista in Italia, atta ad abilitare gli operatori di mezzi di sollevamento e movimentazione a svolgere il proprio lavoro all'interno di cantieri e luoghi dove devono operare tali mezzi, oltre che a condurre i mezzi durante i loro spostamenti attraverso la rete viaria e autostradale;

il provvedimento in esame prevede modifiche al codice della strada, e pertanto la patente del gruista contribuisce sicuramente ad elevare il livello di sicurezza limitando la guida dei mezzi di sollevamento e movimentazione ai soli possessori di patente da gruista;

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare la patente di guida per i gruisti operatori e conducenti di mezzi atti al sollevamento o alla movimentazione, prevedendo l'istituzione di apposita patente da conseguirsi dopo un corso di formazione e relativo esame finale, nel rispetto dei principi e delle norme comunitarie e delle norme in materia di circolazione e sicurezza nei luoghi di lavoro e in particolare, a regolamentare le modalità di utilizzazione di detti mezzi autorizzando solo i possessori della istituenda patente, a garanzia della sicurezza nei cantieri e nei luoghi pubblici ove operano e transitano detti mezzi durante i loro trasferimenti, colmando il vuoto normativo esistente in materia.

0/44 e abb./IX/34. Siliquini.

ALLEGATO 4

Disposizioni in materia di sicurezza stradale. (Testo unificato C. 44 Zeller e Brugger, C. 419 Contente, C. 471 Anna Teresa Formisano, C. 649 Meta, C. 772 Carlucci, C. 844 Lulli, C. 965 Conte, C. 1075 Velo, C. 1101 Boffa, C. 1190 Velo, C. 1469 Vannucci, C. 1488 Lorenzin, C. 1717 Moffa, C. 1737 Minasso, C. 1766 Giammanco, C. 1998 Guido Dussin, C. 2177 Cosenza, C. 2299 Barbieri, C. 2322 Consiglio regionale del Veneto, C. 2349 Consiglio regionale del Veneto, C. 2406 Stasi e C. 2480 Bratti e Motta).

CORREZIONI DI FORMA

All'articolo 2, comma 1, sostituire le parole: terzo periodo con le seguenti: quarto periodo.

All'articolo 3, comma 2, lettera c), sostituire le parole: da euro 1.824, con le seguenti: da euro 1.842.

All'articolo 5, comma 4, sostituire le parole: di cui agli articoli 225 e 226 con le seguenti: di cui agli articoli 225, comma 1, lettera b) e 226, comma 5,.

All'articolo 8, comma 1, capoverso comma 1-quater, sopprimere le seguenti parole: al terzo periodo del comma 8 e.

All'articolo 9, comma 1, dopo le parole: superiore a 50 kw/t inserire le seguenti: . La limitazione di cui al presente comma non si applica.

Conseguentemente, al medesimo articolo 9, comma 1, inserire, in fine, le seguenti parole: . Le limitazioni di cui al presente comma non si applicano.

All'articolo 11, comma 1, lettera b), sostituire le parole: del citato duplicato della patente con le seguenti: del duplicato della patente di cui al periodo precedente.

All'articolo 23, comma 1, lettera d), capoverso comma 5-ter, sostituire le parole: entro il 31 marzo con le seguenti: entro il 31 maggio e le parole: dal conto consuntivo con le seguenti: dal rendiconto.

Al medesimo articolo 23, comma 1, lettera d), capoverso comma 5-quater, sostituire le parole: del Ministero dell'interno con le seguenti: del Ministro dell'interno

All'articolo 24, comma 1, capoverso ART. 214-ter, comma 1, sostituire le parole: ai sensi dell'articolo 186, commi 2, lettera c), 2-bis e 7, e dell'articolo 187, commi 1 e 1-bis, con le seguenti: ai sensi dell'articolo 186, commi 2, lettera c), 2-bis e 7, dell'articolo 186-bis, comma 6, e dell'articolo 187, commi 1 e 1-bis,.

All'articolo 27, comma 2, sopprimere la lettera b).

Al medesimo articolo 27, comma 3, capoverso ART. 223, comma 1, sopprimere le seguenti parole: Il provvedimento è iscritto sulla patente e comunicato all'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici.

All'articolo 32, comma 3, sostituire le parole: da euro 356 a euro 1.426 con le seguenti: da euro 389 a euro 1.559.

All'articolo 35, comma 2, sostituire le parole: di cui al comma 1, lettera a) con le seguenti: di cui al comma 1, lettera b).

All'articolo 39, comma 1, lettera a), sostituire le parole: veicoli delle categorie di patente di guida con le seguenti: veicoli adibiti al trasporto di merci per cui è

richiesta la patente di guida delle categorie e sostituire le parole: il corso di formazione con le seguenti: il corso formazione iniziale.

All'articolo 41, comma 1, sopprimere le parole: o di noleggio con riscatto.