

## VI COMMISSIONE PERMANENTE

### (Finanze)

#### S O M M A R I O

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA .....	103
SEDE CONSULTIVA:	
Disposizioni in materia di sicurezza stradale. Nuovo testo C. 44-B, approvata dalla Camera e modificata dal Senato (Parere alla IX Commissione) ( <i>Esame, ai sensi dell'articolo 73, comma 1-bis, del regolamento, per gli aspetti attinenti alla materia tributaria, e conclusione – Parere favorevole con condizioni</i> ) .....	104
ALLEGATO 1 ( <i>Proposta di parere del relatore</i> ) .....	123
ALLEGATO 2 ( <i>Parere approvato dalla Commissione</i> ) .....	124
RISOLUZIONI:	
7-00344 Ventucci: Compensazione tra debiti delle pubbliche amministrazioni e debiti tributari ( <i>Discussione e rinvio</i> ) .....	121
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	122
AUDIZIONI INFORMALI:	
Audizione dei rappresentanti delle organizzazioni sindacali FISAC-CGIL, FIBA-CISL, UIL-CA, FNA, FISAI e SNFIA, nell'ambito dell'istruttoria legislativa sulle proposte di legge C. 2699-ter, approvata dal Senato, e C. 1964 Barbato, recanti istituzione di un sistema di prevenzione delle frodi nel settore assicurativo .....	122

#### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

*Mercoledì 16 giugno 2010. — Presidenza del presidente Gianfranco CONTE.*

#### La seduta comincia alle 14.30.

Gianfranco CONTE, *presidente*, avverte che il Ministero dell'economia e delle finanze ha comunicato, con lettera del Capo dell'Ufficio legislativo, che i Sottosegretari delegati non possono assicurare la presenza alla seduta odierna, a causa di concomitanti impegni parlamentari al Senato e presso altre Commissioni. Per le vie brevi è stato inoltre comunicato che l'indisponibilità dei Sottosegretari si protrarrà anche per la seduta di domani.

Informa, pertanto, che lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata all'ordine del giorno dovrà essere rinviato ad altra seduta.

Preannuncia inoltre che segnalerà per iscritto al Ministro dell'economia e delle finanze ed al Ministro per i rapporti con il Parlamento tale vicenda, sottolineando la necessità di garantire una più puntuale e continua presenza del Governo alle sedute della Commissione.

Alberto FLUVI (PD), condivide l'iniziativa preannunciata dal Presidente, rilevando, peraltro, come l'esigenza di una più diligente partecipazione dei rappresentanti del Governo non riguardi soltanto lo svolgimento degli atti di sindacato ispettivo,

ma sia avvertita dalla sua parte politica con riferimento all'attività delle Commissioni nel suo complesso.

In particolare, si augura che l'indisponibilità dell'Esecutivo a partecipare alla seduta odierna, nonché a quella di domani, non sia in qualche modo da ricondurre alla delicatezza del tema affrontato dalla propria interrogazione n. 5-03054, la quale chiede al Ministro dell'economia e delle finanze, da un lato, di fornire un'interpretazione in ordine alla contrazione del gettito delle entrate tributarie registrata nel primo quadrimestre del 2010, chiarendo altresì se i rilevanti scostamenti emersi in questa fase abbiano carattere congiunturale ovvero sistematico, e, dall'altro, di chiarire se, in considerazione della predetta contrazione delle entrate tributarie, non si renda necessaria una riconsiderazione delle relative stime nei quadri complessivi annuali di finanza pubblica, con conseguente redazione di una nota di aggiornamento, ai sensi dell'articolo 10, comma 3, della legge n. 196 del 2009, di riforma della contabilità e della finanza pubblica.

Cosimo VENTUCCI (Pdl), nel prendere atto con favore dell'iniziativa preannunciata dal Presidente, sente di dovere esprimere un particolare ringraziamento ai gruppi dell'opposizione, i quali hanno sempre dimostrato grande senso di responsabilità di fronte alle ripetute assenze dei rappresentanti del Governo, senza mai ricorrere a pratiche ostruzionistiche che in precedenti legislature erano state invece poste in essere in circostanze analoghe da parte dei gruppi rispettivamente all'opposizione.

Francesco BARBATO (IdV) esprime sostegno alla protesta che il Presidente intende rivolgere al Governo, il cui comportamento appare intollerabile, non soltanto in ragione degli obblighi cui esso è tenuto nei confronti dell'istituzione parlamentare, ma anche in considerazione del fatto che l'Esecutivo dovrebbe dimostrare, nell'ambito del rapporto con il Parlamento, un senso di responsabilità istituzionale ana-

logo a quello dimostrato dai gruppi di opposizione.

Silvana Andreina COMAROLI (LNP) condivide, a nome del proprio gruppo, l'iniziativa preannunciata dal Presidente, associandosi all'apprezzamento manifestato dal deputato Ventucci per il senso di responsabilità dimostrato dai gruppi di opposizione e per il clima di collaborazione che, sia pure nell'ambito di una sana contrapposizione dialettica, ha finora contraddistinto i lavori della Commissione.

Gianfranco CONTE, *presidente*, nel ringraziare i rappresentanti dei gruppi per il sostegno che hanno voluto esprimere alla sua iniziativa, preannuncia che invierà al Ministro dell'economia e delle finanze ed al Ministro per i rapporti con il Parlamento anche un estratto del resoconto sommario della seduta odierna.

**La seduta termina alle 14.40.**

#### SEDE CONSULTIVA

*Mercoledì 16 giugno 2010. — Presidenza del presidente Gianfranco CONTE.*

**La seduta comincia alle 14.40.**

**Disposizioni in materia di sicurezza stradale.**

**Nuovo testo C. 44-B, approvata dalla Camera e modificata dal Senato.**

(Parere alla IX Commissione).

*(Esame, ai sensi dell'articolo 73, comma 1-bis, del regolamento, per gli aspetti attinenti alla materia tributaria, e conclusione — Parere favorevole con condizioni).*

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Gianfranco CONTE (Pdl), *presidente e relatore*, rileva come la Commissione sia chiamata ad esprimere il parere alla IX Commissione Trasporti, ai sensi dell'articolo 73, comma 1-bis, del regolamento, per

gli aspetti attinenti alla materia tributaria, sul nuovo testo, come risultante dagli emendamenti approvati nel corso dell'esame in sede referente, della proposta di legge C. 44-B, recante disposizioni in materia di sicurezza stradale, approvata dalla Camera e modificata dal Senato.

A tale riguardo segnala come la Commissione Trasporti intenda richiedere il trasferimento dell'esame del provvedimento in sede legislativa.

Il provvedimento si sviluppa in 63 articoli, e reca soprattutto una serie molto estesa di modifiche al nuovo Codice della strada di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992.

Il testo è stato ampiamente modificato ed integrato nel corso dell'esame al Senato, ed è stato ulteriormente emendato dalla Commissione Trasporti durante l'esame in seconda lettura alla Camera.

Passando ad un'illustrazione delle modifiche apportate al testo approvato in prima lettura alla Camera, all'articolo 1, il quale reca modifiche alla disciplina sull'utilizzo degli pneumatici invernali ed alla commercializzazione di pneumatici non omologati, è stato introdotto il comma 2, il quale novella l'articolo 59 del Codice della strada, relativo alla disciplina i veicoli con caratteristiche atipiche, sopprimendo l'elenco dettagliato dei veicoli che rientrano in tale categoria. Di conseguenza devono essere considerati veicoli con caratteristiche atipiche tutti quelli che non rientrano nelle definizioni di cui al Capo I del Titolo III del Codice.

Il comma 3, modificato nel corso dell'esame presso il Senato, e successivamente ulteriormente emendato dalla Commissione Trasporti della Camera, prevede una sanzione amministrativa pecuniaria per l'importazione, la produzione per la commercializzazione sul territorio nazionale e la commercializzazione di pneumatici di tipo non omologato. Il Senato ha esteso l'ambito di applicazione della norma a chiunque effettua le suddette attività relativamente a sistemi, componenti ed entità tecniche soggetti ad omologazione senza la prescritta omologazione o approvazione. La Commissione Trasporti della

Camera ha inoltre introdotto una specifica sanzione amministrativa pecuniaria per chiunque commetta le predette violazioni relativamente a sistemi frenanti, dispositivi di ritenuta ovvero cinture di sicurezza e pneumatici, stabilendo altresì il sequestro e la confisca di tali componenti, anche se installati su veicoli.

Il comma 6, che sanziona chi circola con veicoli non revisionati, è stato modificato nel senso di prevedere che la sospensione dalla circolazione, fino all'effettuazione della revisione, debba essere annotata sul documento di circolazione, anziché sulla carta di circolazione.

All'articolo 2, il comma 1 è stato modificato nel senso di prevedere che la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da quindici a trenta giorni, applicabile in caso di reiterazione della violazione nel biennio del divieto di circolazione nei centri abitati con veicoli inquinanti, è comminata ai sensi del Capo I, Sezione II, del Titolo VI del Codice, che disciplina le sanzioni amministrative accessorie alle sanzioni amministrative pecuniarie.

Al comma 2, relativo alla massa limite complessiva a pieno carico dei veicoli, le modifiche approvate dal Senato inseriscono nell'elenco dei veicoli per i quali può essere disposta la riduzione della massa a vuoto anche quelli alimentati a GPL, prevedono che la riduzione di massa a vuoto del veicolo non può superare il 10 per cento della massa complessiva a pieno carico del veicolo stesso, ed estendono ai veicoli alimentati a GPL, elettrici e ibridi la previsione che la riduzione della massa a vuoto è subordinata alla presenza del sistema di controllo elettronico della stabilità.

L'articolo 3, introdotto nel corso dell'esame presso il Senato, integra l'articolo 9 del Codice della strada, introducendo una deroga al divieto di circolazione per i veicoli ai quali siano state apportate modifiche alle caratteristiche costruttive, in favore dei veicoli che partecipano alle competizioni motoristiche sportive, limitatamente agli spostamenti all'interno del percorso della competizione e per il tempo

strettamente necessario per gli stessi, fermo restando l'obbligo di assicurazione di responsabilità civile.

L'articolo 4, introdotto nel corso dell'esame presso il Senato, novella l'articolo 10 del Codice della strada, relativo ai veicoli eccezionali ed ai trasporti in condizioni di eccezionalità, eliminando la possibilità di imporre il servizio di scorta da parte della polizia stradale.

All'articolo 5 (ex articolo 3 del testo approvato in prima lettura dalla Camera), è stato introdotto il comma 1, che novella l'articolo 15 del Codice della strada, configurando come fattispecie perseguita autonomamente, con sanzioni amministrative, l'insozzamento della strada o delle sue pertinenze compiuto gettando rifiuti o oggetti da veicoli in sosta o in movimento.

Il comma 2, il quale novella l'articolo 23 del Codice, relativo alla pubblicità sulle strade e sui veicoli, è stato modificato dal Senato, nel senso di prevedere che lungo e in vista degli itinerari internazionali, delle autostrade e delle strade extraurbane principali e relativi accessi sono consentiti i segnali, anziché i cartelli, indicanti servizi o indicazioni agli utenti, previa autorizzazione dell'ente proprietario delle strade; che gli organi di polizia stradale sono autorizzati ad accedere sul fondo privato ove è collocato il mezzo pubblicitario per procedere alla sua rimozione; che l'ente proprietario della strada possa disporre dei mezzi pubblicitari rimossi qualora, decorsi sessanta giorni dalla diffida o dalla rimozione, l'autore della violazione, il proprietario o il possessore del terreno non ne abbiano richiesto la restituzione.

Al comma 3 il Senato ha reso immediatamente applicabili le limitazioni alla pubblicità lungo le strade di tipo C inserite negli itinerari internazionali.

L'emendamento approvato dal Senato al comma 4 prevede che il Governo modifichi l'articolo 57 del regolamento di attuazione del Codice anche nel senso di limitare la pubblicità a mezzo dei veicoli a ciò destinati alla sola sosta nei luoghi consentiti dal comune nei centri abitati e

prevedendo verifiche periodiche sull'assolvimento dei relativi obblighi tributari.

Il comma 6, introdotto nel corso dell'esame presso il Senato, abroga l'articolo 34-bis del Codice, per ragioni di coordinamento con il comma 1 dell'articolo 5.

L'articolo 6, introdotto dal Senato, novella l'articolo 38 del Codice della strada, relativo alla segnaletica stradale, consentendo l'apposizione temporanea di segnali stradali, oltre che nei casi di urgenza e necessità, anche nei casi di emergenza, ed aumenta, fino ad un importo compreso tra 389 e 1.559 euro, la sanzione amministrativa pecuniaria per i soggetti, diversi dagli enti proprietari, che non mantengono in perfetta efficienza la segnaletica stradale o che violano le disposizioni del regolamento di attuazione.

L'articolo 7, inserito dal Senato, modifica l'articolo 41 del Codice della strada, introducendo una nuova categoria di segnali luminosi, costituita dai tabelloni luminosi rilevatori della velocità in tempo reale dei veicoli in transito.

L'articolo 8, introdotto dal Senato, novella gli articoli 46 e 190 del Codice della strada, relativi alla definizione e alle norme di circolazione delle macchine per uso di bambini o di invalidi.

In particolare, il comma 1 specifica che le macchine per uso di invalidi, anche se asservite da motore, non rientrano nella definizione di veicolo solo se sono ausili medici, secondo le disposizioni comunitarie, mentre il comma 2 stabilisce che la circolazione delle macchine per uso di bambini o di invalidi sulle parti della strada riservate ai pedoni, già consentita dal Codice della strada, deve avvenire secondo le modalità stabilite dagli enti proprietari delle strade.

L'articolo 9 (ex articolo 4) apporta alcune modifiche alle norme in materia di servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone, di cui all'articolo 85 del codice della strada, intervenendo sull'elenco dei veicoli che possono essere destinati ad effettuare tale servizio, al fine di precisare che, fra tali veicoli, i motocicli possono essere con o senza *sidecar*.

All'articolo 11 (ex articolo 6), il quale interviene sulle norme in materia di rinnovo e aggiornamento della carta di circolazione e introduce la targa personale, il comma 1, relativo al rinnovo e all'aggiornamento della carta di circolazione, a seguito di trasferimento di proprietà degli autoveicoli, la modifica apportata dal Senato prevede che tale aggiornamento della carta di circolazione sia effettuato anche in caso di trasferimento di sede di persona giuridica.

Il comma 2, relativo alle targhe personali, le modifiche apportate dal Senato estendono l'obbligo di trattenimento della targa da parte del titolare anche al caso di sospensione dalla circolazione.

Al comma 6 il Senato ha previsto un differimento della entrata in vigore delle norme in materia di targa personale e di rinnovo e aggiornamento della carta di circolazione, che saranno applicate a decorrere dal sesto mese successivo alla data di entrata in vigore del predetto regolamento.

All'articolo 12 (ex articolo 7), relativo alle norme per il trasferimento di proprietà e l'intestazione dei veicoli, al comma 1 è stato introdotto un nuovo comma 4-bis nell'articolo 94 del Codice della strada, il quale dispone che ogni mutamento giuridico nell'intestazione o dell'intestatario di un veicolo, anche qualora dallo stesso non derivi l'obbligo di trascrizione al PRA, deve essere registrato nell'archivio nazionale dei veicoli, entro sessanta giorni dal suo verificarsi, anche al fine della relativa annotazione sulla carta di circolazione.

Al comma 2, che introduce l'articolo 94-bis del Codice, recante il divieto di intestazione fittizia dei veicoli è stato modificato il comma 1, prevedendo che dalla carta di circolazione, ovvero dal certificato di circolazione deve risultare in modo chiaro e diretto il soggetto responsabile ai fini della circolazione del veicolo e vietando il rilascio di tali documenti qualora risultino situazioni di intestazione o co-intestazione simulate o che eludano o pregiudichino l'accertamento del responsabile civile della circolazione di un veicolo. Le

sanzioni per la violazione di tali previsioni sono state inoltre estese dal Senato anche a chi abbia ottenuto i predetti documenti, in violazione delle predette norme, nonché al soggetto proprietario dissimulato. Al comma 3 del nuovo articolo 94-bis, relativo alla cancellazione dal PRA di veicoli in relazione ai quali sono effettuate le operazioni vietate dal comma 1, il Senato ha precisato che è soggetto a cancellazione d'ufficio dal PRA il veicolo in relazione al quale è rilasciata la carta di circolazione ovvero il certificato di circolazione in violazione del divieto di cui al comma 1.

L'articolo 13, introdotto dal Senato, modifica l'articolo 95 del Codice, relativo al duplicato della carte di circolazione, prevedendo che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti stabilisca il procedimento per il rilascio, attraverso il proprio sistema informatico, del duplicato delle carte di circolazione, con l'obiettivo della massima semplificazione amministrativa.

All'articolo 14 (ex articolo 8), che modifica l'articolo 97 del Codice, in materia di sanzioni per ciclomotori alterati, il Senato ha incrementato l'importo delle sanzioni ivi previste, ulteriormente innalzato dalla Commissione Trasporti nel corso dell'esame in seconda lettura alla Camera.

All'articolo 16 (ex articolo 10), che modifica l'articolo 115 del Codice, in materia di guida accompagnata a fini di esercitazione per i minori che hanno compiuto 17 anni, le modifiche introdotte dal Senato prevedono, per le sanzioni pecuniarie connesse alla violazione delle norme del codice, la responsabilità in solido anche di chi esercita l'autorità parentale o del tutore del conducente minore; inoltre il Senato ha innalzato da 54 a 70 anni il limite anagrafico per la guida di autobus, autocarri, autotreni, autoarticolati, autosnodati, adibiti al trasporto di persone, qualora il conducente consegua uno specifico attestato sui requisiti fisici e psichici a seguito di visita medica specialistica annuale.

All'articolo 17 (ex articolo 11), in materia di certificato di idoneità alla guida di

ciclomotori e di quadricicli leggeri (cosiddette *minicar*), il Senato ha introdotto il comma 2, il quale prevede che le disposizioni, recate dal comma 1 dello stesso articolo, concernenti il superamento di una prova pratica di guida del ciclomotore, si applicano a decorrere dal 19 gennaio 2011.

L'articolo 19, introdotto dal Senato, modifica l'articolo 120 del Codice, in materia di requisiti morali per ottenere il rilascio dei titoli abilitativi alla guida, aggiungendo alle categorie dei soggetti che non possono conseguire la patente di guida, il certificato di abilitazione professionale per la guida di motoveicoli e il certificato di idoneità alla guida di ciclomotori, anche i soggetti destinatari del divieto di condurre qualsiasi veicolo a motore, per chi risulti già condannato, anche non definitivamente, per reati contro la persona, contro il patrimonio o per quelli previsti dalle disposizioni del Testo unico delle leggi in materia di disciplina degli stupefacenti o dalle norme sulla circolazione stradale, oppure sanzionato per violazione delle norme del predetto Testo unico o destinatario di misura di prevenzione o di sicurezza.

La Commissione Trasporti ha ulteriormente esteso il divieto a coloro nei cui confronti sia stata revocata per la seconda volta la patente per violazioni di norme del Codice che abbiano cagionato un omicidio colposo commesso in stato di ebbrezza alcolica, ovvero sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope.

All'articolo 20 (ex articolo 13), recante modifiche alle norme del Codice in materia di esame di idoneità, di esercitazioni di guida e di autoscuole, il Senato ha introdotto, al comma 5, una disposizione che attribuisce alle province, il compito di provvedere all'applicazione delle sanzioni previste per l'esercizio abusivo dell'attività di autoscuola.

Inoltre il Senato ha previsto che i corsi delle autoscuole possono essere organizzati da soggetti accreditati dalle regioni o dalle province autonome, sulla base della disciplina quadro di settore definita con

l'intesa stipulata in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome.

L'altro ramo del Parlamento ha inoltre previsto che il potere di sospendere lo svolgimento dei corsi di formazione di insegnanti e di istruttori, per mancanza di regolarità dei corsi, o carenza dei requisiti relativi all'idoneità dei docenti, alle attrezzature tecniche e al materiale didattico spetta alla regione territorialmente competente o alle province autonome, e non più alle province.

All'articolo 22 (ex articolo 15) il Senato ha modificato una serie di norme relative alla patente a punti, introducendo una prova di esame per accedere al recupero di punti.

L'altro ramo del Parlamento ha inoltre modificato le norme in tema di decurtazione di punti per le violazioni delle norme relative ai tempi di guida e di riposo per i conducenti di autoveicoli adibiti al trasporto di persone o cose, di cui all'articolo 174 del Codice della strada, ed ha inserito una decurtazione di 5 punti a carico dei conducenti di età inferiore a ventuno anni, neopatentati, conducenti che esercitano professionalmente l'attività di trasporto di persone o di cose per i quali sia stato accertato un tasso alcolemico non superiore a 0,5 g/l.

È stato altresì previsto che, per le patenti rilasciate successivamente al 1° ottobre 2003 a soggetti non già titolari di altra patente di categoria B o superiore, per i primi tre anni dal rilascio, la mancanza di violazioni di una norma di comportamento da cui derivi la decurtazione del punteggio determina l'attribuzione di un punto all'anno fino ad un massimo di tre punti.

All'articolo 23 (ex articolo 16), che modifica le norme in materia di accertamento dei requisiti fisici e psichici per il conseguimento della patente di guida, il Senato ha apportato significative innovazioni; il testo ha quindi subito ulteriori modifiche nel corso dell'esame da parte della Commissione Trasporti in sede di seconda lettura alla Camera.

In particolare, l'altro ramo del Parlamento ha introdotto nell'articolo 119 del Codice un nuovo comma *2-ter*, con il quale si prevede che, ai fini dell'accertamento dei requisiti psichici e fisici per il primo rilascio della patente di guida di qualunque categoria, o di certificato di abilitazione professionale, l'interessato deve esibire apposita certificazione da cui risulti il non abuso di sostanze alcoliche e il non uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, rilasciata sulla base di accertamenti clinico-tossicologici.

È stato inoltre integrato il comma 3 dello stesso articolo 119, precisando che la certificazione di cui al comma *2-ter* deve tener conto dei precedenti morbosità del richiedente dichiarati da un certificato medico rilasciato da un medico di fiducia, ed è stato sostituito il comma 5 del predetto articolo 119, prevedendo che le commissioni mediche per l'accertamento dei requisiti fisici e psichici per il rilascio o il rinnovo della patente ad alcune categorie di soggetti, comunicano il giudizio di temporanea o permanente inidoneità alla guida al competente ufficio della motorizzazione civile, che adotta il provvedimento di sospensione o revoca della patente di guida, ovvero i provvedimenti che incidano sulla categoria di veicolo alla cui guida la patente abilita. Tali provvedimenti possono essere modificati dai medesimi uffici in sede di autotutela, qualora l'interessato produca una nuova certificazione medica rilasciata dagli organi sanitari periferici della società Rete Ferroviaria Italiana Spa dalla quale emerga una diversa valutazione.

Al comma 6, lettera *b*), il Senato ha soppresso la disposizione approvata dalla Camera che prevedeva l'obbligo per il medico che viene a conoscenza in modo documentato di una patologia del suo assistito che determina una diminuzione o un pregiudizio della sua idoneità alla guida di darne tempestiva comunicazione scritta e riservata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al fine di attivare la procedura di revisione della patente.

È stata altresì previsto che l'obbligo di revisione obbligatoria della patente,

quando il conducente sia stato coinvolto in un incidente stradale e a suo carico sia stata contestata la violazione di una delle disposizioni del Codice da cui consegue la sospensione della patente di guida, sia limitato al caso in cui l'incidente abbia determinato lesioni gravi alle persone.

All'articolo 25 (ex articolo 18), che modifica l'articolo 142 del Codice, in materia di limiti di velocità, il Senato ha sostituito i commi *12-bis*, *12-ter* e *12-quater*, a loro volta introdotti nel testo del predetto articolo 142 durante l'esame in prima lettura alla Camera. Il comma *12-bis* è stato successivamente oggetto di modifiche nel corso dell'esame in sede referente da parte della Commissione Trasporti, la quale ha soppresso o emendato alcune delle modifiche apportate dal Senato.

Nel testo attuale il comma *12-bis* prevede che i proventi delle sanzioni derivanti dall'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità 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 siano attribuiti: per il 50 per cento, all'ente proprietario della strada su cui è stato effettuato l'accertamento, e per il 50 per cento all'ente da cui dipende l'organo accertatore, escludendo la ripartizione dei proventi agli accertamenti effettuati su strade in concessione, laddove il testo approvato dalla Camera prevedeva invece che tali proventi fossero integralmente attribuiti all'ente proprietario della strada.

I commi *12-ter* e *12-quater* prevedono invece che i proventi di cui al comma *12-bis* sono destinati ad interventi di manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali e dei relativi impianti, arredi, attrezzature e pertinenze, nonché al potenziamento delle attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, comprese le spese relative al personale, e che ciascun ente locale trasmetta in via informatica al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed al Ministero dell'interno, entro il 31 maggio di ogni anno,

una relazione in cui sono indicati, con riferimento all'anno precedente, l'ammontare complessivo dei proventi di propria spettanza, come risultante da rendiconto approvato nel medesimo anno, e gli interventi realizzati a valere su tali risorse, con la specificazione degli oneri sostenuti per ciascun intervento.

La percentuale dei proventi spettanti ai sensi del comma 12-*bis* è ridotta del 30 per cento annuo nei confronti dell'ente che non trasmetta la relazione di cui al periodo precedente, ovvero che utilizzi i predetti proventi in modo difforme da quanto previsto dal comma 12-*ter*, per ciascun anno per il quale sia riscontrata una delle predette inadempienze.

In merito a tale disposizione rileva come la penalizzazione a carico degli enti che non trasmettano la relazione, ovvero che utilizzino i proventi delle sanzioni in modo difforme da quanto previsto, risulti eccessivamente blanda, e dovrebbe pertanto essere rafforzata, prevedendo in tal caso l'azzeramento della partecipazione degli enti a tali proventi. Evidenzia infatti come la previsione di vincoli stringenti alla destinazione dei proventi derivanti dalle violazioni al Codice della strada riscontrate mediante gli *autovelox* possa impedire ai comuni di utilizzare tali strumenti di rilevazione automatica come mezzo per fare cassa, ripristinando in tal modo quell'elemento di contrasto a tale pratica contenuto nel testo approvato in prima lettura alla Camera, il quale prevedeva che l'intero ammontare delle sanzioni fosse attribuito all'ente proprietario della strada sui cui le violazioni sono rilevate.

Il comma 2, introdotto dal Senato, prevede che, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, venga approvato il modello di relazione – introdotto dal comma 12-*quater* – e siano definite le modalità di trasmissione in via informatica della stessa, e le modalità di versamento dei proventi di cui al comma 12-*bis* agli enti ai quali sono attribuiti. La Commissione Trasporti ha integrato la disposizione prevedendo che il decreto disciplini anche le modalità di posizionamento e uso

dei mezzi di controllo della velocità, i quali non possono essere utilizzati o installati, al di fuori dei centri abitati, ad una distanza inferiore ad un chilometro dal segnale che impone il limite di velocità.

Il comma 2-*bis*, introdotto nel corso dell'esame in sede referente presso la Commissione Trasporti, prevede che le disposizioni di cui ai commi 12-*bis*, 12-*ter* e 12-*quater* si applicano a decorrere dal primo esercizio finanziario successivo all'approvazione del decreto ministeriale di cui al comma 2.

L'articolo 26, introdotto dal Senato, sostituisce l'articolo 152 del Codice, in materia di segnalazione visiva e illuminazione dei veicoli, estendendo l'obbligo di uso delle luci durata la marcia diurna, dentro e fuori dai centri abitati, anche a tricicli e quadricicli (*minicar*); la Commissione Trasporti ha ulteriormente inserito nel testo la previsione secondo la quale, se il veicolo ne è dotato, possono essere utilizzate le luci di marcia diurna. La disposizione prevede inoltre la deroga dal rispetto di tali obblighi per i veicoli di interesse storico e collezionistico.

La Commissione Trasporti ha inoltre inserito un nuovo comma 1-*bis*, il quale reca la sanzione pecuniaria, costituita dal pagamento di una somma da euro 38 a euro 155, per la violazione delle predette norme.

L'articolo 27 (ex articolo 19) modifica gli articoli 157 e 158 del codice della strada, in materia di arresto, fermata e sosta dei veicoli.

Rispetto al testo approvato dalla Camera, il Senato ha soppresso la disposizione che prevedeva l'abrogazione del comma 7-*bis* dell'articolo 157 del Codice, recante il divieto di tenere il motore acceso, durante la sosta o la fermata del veicolo, allo scopo di mantenere in funzione l'impianto di condizionamento d'aria, lasciando in vigore tale divieto solo per il caso della sosta.

La Commissione Trasporti ha inoltre soppresso lettera *a*), introdotta dal Senato, la quale inseriva nell'articolo 157 una nuova disposizione che consentiva, in

mancanza di apposite attrezzature di parcheggio, la sosta delle biciclette sui marciapiedi ed all'interno delle aree pedonali, a condizione che la bicicletta non recasse intralcio ai pedoni ed in particolare ai disabili.

La Commissione Trasporti ha inoltre soppresso l'articolo 28, inserito dal Senato, il quale modificava l'articolo 170 del Codice della strada, in materia di trasporto di bambini sui veicoli a motore a due ruote.

All'articolo 29 (ex articolo 20), recante norme in materia di uso del casco protettivo per gli utenti di veicoli a due ruote, di uso delle cinture di sicurezza e di circolazione dei velocipedi, il Senato ha introdotto un nuovo comma 3, il quale prevede l'obbligo di utilizzo delle cinture di sicurezza anche per il conducente e i passeggeri dei quadricicli leggeri (*minicar*), dotati di carrozzeria chiusa.

Un'altra disposizione oggetto di modifiche rispetto al testo approvato in prima lettura dalla Camera è il comma 5, relativo all'obbligo, per il conducente di velocipede, di indossare il giubbotto o le bretelle retroriflettenti da mezz'ora dopo il tramonto del sole fino a mezz'ora prima del suo sorgere, nonché nelle gallerie, nonché all'obbligo, per i conducenti di velocipede minori di 14 anni, di usare di un casco protettivo conforme alla normativa tecnica europea.

Al riguardo la Commissione Trasporti ha eliminato l'obbligo del casco per i soggetti minori di 14 anni.

L'articolo 30, aggiunto dal Senato, modifica il comma 1 dell'articolo 173 del Codice della strada, estendendo l'obbligo di uso delle lenti anche al titolare di certificato di idoneità alla guida dei ciclomotori e delle cosiddette « *minicar* ».

L'articolo 31 (ex articolo 21) ridefinisce, secondo i principi dettati dal Regolamento comunitario n. 561/2006, la disciplina dettata dagli articoli 174, 178, 176 e 179 del Codice della strada, in materia di auto-transporto, con riferimento alla durata di guida, ai documenti di viaggio, ai comportamenti durante la circolazione e alle verifiche in caso di incidenti.

Al riguardo il Senato ha modificato in taluni casi l'entità delle sanzioni pecuniarie previste dai predetti articoli per le ipotesi di superamento dei periodi di guida, di mancata osservanze dei periodi di riposo giornaliero, introducendo in altri casi nuove ipotesi sanzionatorie, ad esempio nel caso di mancato inserimento della scheda del conducente nel cronotachigrafo.

L'articolo 32 (ex articolo 22) interviene sul comma 1 dell'articolo 177 del Codice della strada, in materia di circolazione degli autoveicoli adibiti a servizi di polizia o antincendio, di protezione civile e delle autoambulanze, e sul comma 2 dell'articolo 189 del Codice, in tema di comportamento in caso di incidenti.

Rispetto al testo approvato dalla Camera in prima lettura il Senato ha precisato che l'uso del dispositivo acustico supplementare di allarme per i veicoli utilizzati per il soccorso e il recupero degli animali o per la vigilanza zoofila è permesso nell'espletamento dei servizi urgenti di istituto, da individuarsi con decreto ministeriale.

L'articolo 33, introdotto dal Senato, modifica l'articolo 180 del Codice della strada, prevedendo comma 5 l'obbligo, per il conducente di avere con sé, oltre al certificato di abilitazione professionale e il certificato di idoneità, quando prescritti, anche la carta di qualificazione.

All'articolo 34 (ex articolo 23), che interviene sulla disciplina recata dagli articoli 186 e 187 del Codice, in tema di guida in stato di ebbrezza e guida in stato di alterazione per uso di stupefacenti, il Senato ha in primo luogo aggiunto un nuovo comma 9-*bis* nell'articolo 186, il quale precisa che la misura dello svolgimento non retribuito di lavori di pubblica utilità, che può sostituire, per non più di una volta, le pene detentive e pecuniarie previste per i reati consistenti nella guida in stato di ebbrezza, deve consistere nella prestazione di un'attività non retribuita a favore della collettività da svolgere, in via prioritaria, nel campo della sicurezza e dell'educazione stradale presso lo Stato, le regioni, le province, i comuni o presso enti

o organizzazioni di assistenza sociale e di volontariato, o presso i centri specializzati di lotta alle dipendenze. Il lavoro di pubblica utilità deve inoltre avere una durata corrispondente a quella della sanzione detentiva irrogata e della conversione della pena pecuniaria, ragguagliando 250 euro ad un giorno di lavoro di pubblica utilità. In caso di esito positivo del lavoro di pubblica utilità, il giudice può decidere di applicare l'estinzione del reato, la riduzione alla metà della sanzione della sospensione della patente e la revoca la confisca del veicolo sequestrato. In caso di violazione degli obblighi connessi allo svolgimento del lavoro di pubblica utilità, il giudice dispone la revoca della pena sostitutiva con ripristino di quella sostituita e della sanzione amministrativa della sospensione della patente e della misura di sicurezza della confisca.

Con riferimento al nuovo articolo 186-*bis* del Codice, recante il divieto assoluto di consumare bevande alcoliche per i conducenti di età inferiore a ventuno anni e per chi esercita professionalmente l'attività di trasporto, il Senato ha aumentato di un terzo l'entità della sanzione per i conducenti appartenenti a tali categorie, qualora sia accertato un tasso alcolemico compreso tra 0,5 e 0,8.

In merito all'articolo 187 del Codice, il Senato ha modificato il comma 2-*bis*, il quale prevede la possibilità di sottoporre il conducente, qualora vi sia motivo di ritenere che si trovi sotto l'effetto conseguente all'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, ad accertamenti clinico-tossicologici e strumentali ovvero analitici, specificando che il decreto ministeriale applicativo è emanato entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge, e che dalla nuova normativa non debbano derivare nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

L'altro ramo del Parlamento ha inoltre introdotto un nuovo comma 8-*bis*, che introduce anche per l'ipotesi di condanna per guida in stato di alterazione per uso di sostanze stupefacenti la possibilità di sostituzione della pena detentiva e pecuniaria con il lavoro di pubblica utilità. La

possibilità di applicare tale misura sostitutiva è comune esclusa nel caso in cui il conducente abbia provocato un incidente stradale.

L'articolo 35, introdotto dal Senato, sostituisce l'articolo 191, comma 1, del Codice, in materia di obblighi dei conducenti nei confronti dei pedoni, il quale prevede che, ove il traffico non sia regolato da agenti o da semafori, i conducenti devono fermarsi quando i pedoni transitano sugli attraversamenti pedonali e devono dare la precedenza, rallentando e all'occorrenza fermandosi, ai pedoni che attraversano la medesima parte della carreggiata.

L'articolo 36, introdotto dal Senato e modificato dalla Commissione Trasporti nel corso dell'esame in seconda lettura, modifica il comma 2-*bis* dell'articolo 195 del Codice, stabilendo l'incremento di un terzo delle sanzioni previste dall'articolo 186, comma 2, lettera a), relativo alla guida sotto l'effetto dell'alcool, e dal nuovo articolo 186-*bis*, relativo alla guida sotto l'effetto dell'alcool per minori di 21 anni, neopatentati e guidatori professionali, introdotti nel Codice dall'articolo 34, nel caso in cui le violazioni siano commesse tra le ore 2 e le ore 6. Quando le violazioni sono accertate da funzionari, ufficiali ed agenti dello Stato, il predetto incremento è destinato al Fondo contro l'incidentalità notturna.

L'articolo 37, introdotto dal Senato, modifica l'articolo 200 del Codice, in materia di contestazione e verbalizzazione delle violazioni, precisando che la violazione deve essere immediatamente contestata al trasgressore, salvo i casi, indicati dal Codice, quando ciò non sia necessario e prevedendo che il verbale può essere redatto con l'ausilio di sistemi informatici e deve contenere la sommaria descrizione del fatto accertato, gli elementi essenziali per l'identificazione del trasgressore e la targa del veicolo con cui è stata commessa la violazione.

L'articolo 38 (ex articolo 24) modifica l'articolo 201, comma 1, del Codice della strada, relativo alle procedure di notificazione delle violazioni.

A seguito delle modifiche introdotte dal Senato, parzialmente corrette dalla Commissione Trasporti nel corso dell'esame in seconda lettura, il termine per la notifica è ridotto da 150 a 90 giorni dalla data dell'accertamento. Si prevede inoltre una riduzione da 100 a 90 giorni nel caso in cui, dopo l'immediata contestazione, sia necessaria la notifica all'intestatario del veicolo.

Ulteriori modifiche hanno ampliato l'ambito di applicazione della norma, che indica i casi in cui la contestazione immediata non è necessaria, relativamente alle fattispecie di eccesso di velocità, circolazione contromano, violazione della segnaletica stradale, norme sul trasporto di persone e di oggetti su motoveicoli, uso del casco protettivo, casi in cui il codice prevede la sanzione accessoria della confisca amministrativa o del fermo amministrativo.

Si prevede inoltre che, nei casi previsti di attraversamento di un incrocio con il semaforo rosso, rilevazione degli accessi di veicoli nelle zone a traffico limitato e circolazione sulle corsie riservate, non è necessaria la presenza degli organi di polizia stradale qualora l'accertamento avvenga mediante rilievo con dispositivi o apparecchiature che sono stati omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico e gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale.

Si stabilisce altresì che anche in occasione della rilevazione delle violazioni per le quali la contestazione immediata non è necessaria non è necessaria la presenza degli organi di polizia stradale, se l'accertamento avviene mediante dispositivi o apparecchiature che sono stati omologati o approvati per il funzionamento in modo completamente automatico, gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale ed installati solo sui tratti di strada individuati dai prefetti, tenendo conto del tasso di incidentalità e delle condizioni strutturali, plano-altimetriche e di traffico.

L'articolo 40 (ex articolo 26) interviene, mediante introduzione di un articolo 202-*bis* nel Codice della strada, in materia di rateazione delle sanzioni pecuniarie.

In particolare, il comma 1, modificato dal Senato e, successivamente, dalla Commissione Trasporti nel corso dell'esame in seconda lettura alla Camera, dispone che i soggetti tenuti al pagamento di una sanzione amministrativa pecuniaria per una o più violazioni accertate contestualmente con uno stesso verbale, di importo superiore a 150 euro, i quali versino in condizioni economiche disagiate, possono richiedere la ripartizione del pagamento in rate mensili.

L'articolo 41 (ex articolo 27) reca modifiche agli articoli 204-*bis* e 205 del Codice della strada, in materia di ricorso al giudice di pace.

In tale ambito il Senato ha soppresso il comma 1, il quale riduceva da sessanta a trenta giorni, a decorrenza dalla data di contestazione o di notificazione, il termine per proporre ricorso al giudice di pace.

L'articolo 42 (ex articolo 28) apporta rilevanti modifiche alla disciplina recata dall'articolo 208 del Codice, in materia di destinazione dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie. L'articolo è stato ampiamente modificato dal Senato, e successivamente emendato anche dalla Commissione Trasporti nel corso dell'esame in seconda lettura alla Camera.

In primo luogo, è stato soppresso il comma 1 del nuovo testo dell'articolo 208, che prevedeva l'assegnazione del complesso dei proventi di spettanza dello Stato derivanti dalle sanzioni per violazioni del codice della strada per il 20 per cento al finanziamento della manutenzione stradale e al potenziamento della segnaletica, per il 10 per cento al finanziamento dei controlli, per il 2,5 per cento all'effettuazione degli accertamenti sulla guida in stato di ebbrezza e sotto l'effetto di sostanze stupefacenti e per l'1 per cento alla sperimentazione di dispositivi di contrasto alla guida in stato di ebbrezza e sotto l'effetto di sostanze stupefacenti.

Sono state altresì sopprese le disposizioni di cui ai commi 5-*ter* e 5-*quater*, che

prevedevano una procedura di rendicontazione da parte degli enti locali sull'utilizzo dei proventi di loro spettanza derivanti dalle sanzioni per violazioni del codice della strada e stabiliva la sanzione della riduzione del 3 per cento dei finanziamenti spettanti all'ente locale a valere sul Fondo ordinario, nel caso in cui non avesse effettivamente destinato il 50 per cento di detti proventi a finalità di sicurezza stradale.

È stato altresì soppresso anche il comma 5-*quinquies*, secondo il quale le risorse derivanti dall'eventuale riduzione dei finanziamenti a valere sul citato Fondo ordinario dovevano essere versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, per una quota pari al 50 per cento, allo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e, per la restante quota del 50 per cento, allo stato di previsione del Ministero dell'interno.

La Commissione Trasporti ha quindi soppresso il comma 2, il quale prevedeva che la destinazione dei proventi delle sanzioni sia determinato dalle amministrazioni locali a consuntivo, dando priorità ai programmi di spesa già avviati o pianificati, facendone rifluire il contenuto nel nuovo comma 4-*bis*.

Il nuovo comma 3, introdotto dal Senato e modificato dalla Commissione Trasporti nel corso dell'esame in seconda lettura alla Camera, prevede che i maggiori proventi spettanti allo Stato, ulteriori rispetto alle esigenze di complessiva compensazione finanziaria e di equilibrio di bilancio, debbano essere individuate a consuntivo, annualmente, con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze. Quota parte di tali entrate affluisce, secondo quanto stabilito con apposito decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'interno, dell'università e della ricerca e dell'economia, è ripartita nel modo seguente:

a) 20 per cento del totale annuo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per la realizzazione degli interventi previsti nei programmi annuali di attua-

zione del Piano nazionale della sicurezza stradale; di queste risorse:

una quota non inferiore a un quarto, è destinata a interventi finalizzati alla sostituzione, all'ammodernamento, al potenziamento, alla messa a norma e alla manutenzione della segnaletica stradale;

un'ulteriore quota non inferiore a un quarto è destinata, ad esclusione delle strade e delle autostrade affidate in concessione, a interventi di installazione, di potenziamento, di messa a norma e di manutenzione delle barriere, nonché di sistemazione del manto stradale;

b) 10 per cento del totale annuo al Ministero dell'interno, per l'acquisto di automezzi, mezzi e attrezzature delle forze di polizia stradale, Polizia di Stato, Arma dei carabinieri, Corpo della guardia di finanza, Corpo di polizia penitenziaria e Corpo forestale dello Stato, destinati al potenziamento dei servizi di controllo finalizzati alla sicurezza della circolazione stradale e ripartiti annualmente con decreto del Ministro dell'interno, proporzionalmente all'ammontare complessivo delle sanzioni relative a violazioni accertate da ciascuna delle medesime forze di polizia;

c) 5 per cento del totale annuo al Ministero dell'interno per il totale delle spese relative all'effettuazione degli accertamenti previsti in caso di guida sotto l'effetto dell'alcol o di sostanze stupefacenti e psicotrope;

d) 5 per cento del totale annuo al Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca, per la predisposizione dei programmi da svolgersi nelle scuole finalizzati ad una corretta conoscenza dei principi della sicurezza stradale;

e) 10 per cento al Ministero dell'interno per garantire la piena funzionalità degli organi di polizia stradale, la repressione dei comportamenti di infrazione alla guida ed il controllo sull'efficienza dei veicoli.

Il comma 4, modificato dalla Commissione Trasporti, precisa che le maggiori

entrate di cui al comma 3 affluiscono ad un'apposita contabilità speciale per essere destinate alle finalità indicate dal medesimo comma.

L'articolo 44 (ex articolo 30), il quale apporta modifiche alla normativa di cui all'articolo 218 del Codice, in materia di sanzione accessoria della sospensione della patente e di applicazione della sospensione della patente per i neo-patentati, il Senato ha modificato il comma 1, che sostituisce il comma 2 del predetto articolo 218, riguardante la normativa procedurale in tema di sospensione della patente.

In particolare, il nuovo testo del comma 2 prevede che, entro cinque giorni dal ritiro della patente, il conducente cui è stata sospesa la patente – nel caso in cui dalla commessa violazione non sia derivato un incidente – possa proporre al prefetto una richiesta intesa ad ottenere un permesso di guida, per determinate fasce orarie e comunque di non oltre tre ore al giorno, motivato da ragioni di lavoro, qualora risulti impossibile o estremamente gravoso raggiungere il posto di lavoro con mezzi pubblici, ovvero nel caso di lavoratori che assistono figli o parenti conviventi con *handicap* in situazione di gravità. Entro i successivi quindici giorni, il prefetto emana l'ordinanza di sospensione della patente, tenendo conto dell'entità del danno apportato, della gravità della violazione, e del pericolo che l'ulteriore circolazione potrebbe cagionare. Ove tale istanza venga accolta, il periodo di sospensione è aumentato di un numero di giorni pari al doppio delle complessive ore per le quali è stata autorizzata la guida. La norma precisa inoltre che il permesso di guida nel corso di sospensione della patente può essere concesso una sola volta.

La Commissione Trasporti, nel corso dell'esame in seconda lettura alla Camera, ha inoltre introdotto una previsione che estende l'applicazione della sanzione amministrativa prevista nel caso di circolazione durante il periodo di sospensione della validità della patente, anche a chi circola in violazione di limiti previsti dal permesso di guida rilasciato dal prefetto.

All'articolo 45 (ex articolo 31), in materia di revoca e ritiro della patente, il Senato ha integrato il comma 3-*bis* dell'articolo 219 del Codice, prevedendo che, fino alla entrata in vigore delle norme di recepimento della direttiva 2006/126/CE, i soggetti ai quali è stata revocata la patente non possono conseguire il certificato di idoneità per la guida di ciclomotori né possono condurre tali veicoli.

Allo stesso articolo 219 è inoltre aggiunto un nuovo comma 3-*quater*, in base al quale per i conducenti che esercitano professionalmente trasporto di persone o cose, e i conducenti di autoveicoli di massa complessiva superiore a 3,5 tonnellate, autobus e altri autoveicoli destinati al trasporto di persone, la revoca della patente conseguente all'accertamento del reato di guida in stato di ebbrezza o del reato di guida in stato di alterazione per uso di sostanze stupefacenti costituisce giusta causa di licenziamento ai sensi dell'articolo 2119 del Codice civile.

Il nuovo comma 2 dell'articolo sostituisce il comma 1 dell'articolo 219-*bis* del Codice, in materia di ritiro, sospensione o revoca del certificato di idoneità alla guida, prevedendo che le sanzioni amministrative accessorie del ritiro, della sospensione o della revoca della patente applicabili al certificato di idoneità alla guida sono applicate sulla patente.

Il Senato ha soppresso l'articolo 33 del testo approvato dalla Camera, che prevedeva lo svolgimento obbligatorio di programmi di educazione stradale nelle scuole. Tuttavia la Commissione Trasporti, nel corso dell'esame in seconda lettura alla Camera ha introdotto un nuovo articolo 46-*bis*, il quale modifica il comma 1 dell'articolo 230 del Codice della strada, prevedendo che il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, con proprio decreto, predispone appositi programmi, da svolgere come attività obbligatoria nelle scuole di ogni ordine e grado, concernenti la conoscenza dei principi della sicurezza stradale, nonché delle strade, della relativa segnaletica, delle norme generali per la condotta dei veicoli.

L'articolo 47, introdotto dal Senato, prevede l'istituzione, nell'ambito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Comitato per l'indirizzo ed il coordinamento delle attività connesse alla sicurezza stradale, finalizzato a favorire la collaborazione tra tutti i soggetti istituzionali competenti in materia di sicurezza stradale.

Le attività del Comitato riguardano: la predisposizione del Piano nazionale della sicurezza stradale; il coordinamento degli interventi per migliorare la sicurezza stradale posti in essere dai comuni e da altri soggetti pubblici e privati in materia; la verifica delle misure adottate e dei risultati conseguiti; la consulenza al Ministro per quanto concerne la relazione annuale al Parlamento sullo stato della sicurezza stradale in Italia; il coordinamento delle attività finalizzate alla raccolta dei dati relativi all'incidentalità stradale; il coordinamento degli interventi di emergenza e di soccorso; la formazione degli operatori.

Il Comitato è presieduto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ed è composto da un rappresentante del Dipartimento per il trasporto, un rappresentante per ciascuno dei ministeri comunque coinvolti (economia e finanze, lavoro e politiche sociali, salute, interno, istruzione e sviluppo economico), e tre rappresentanti di regioni, province autonome e enti locali nominati dalla Conferenza unificata Stato-regioni-autonomie locali.

All'articolo 48 (ex articolo 34), recante una serie obblighi a carico degli enti proprietari e concessionari delle strade e autostrade, il Senato ha soppresso, al comma 1, il quale imponeva agli enti di effettuare specifici interventi di manutenzione straordinaria della sede stradale, nelle strade e autostrade ove si registrano più elevati tassi di incidentalità, nonché di sostituzione, di ammodernamento, di potenziamento, di messa a norma e di manutenzione della segnaletica e delle barriere volti a ridurre i rischi relativi alla circolazione, la previsione secondo cui il finanziamento dei predetti interventi po-

tesse essere effettuato a valere sui proventi delle sanzioni per violazioni del Codice della strada.

L'articolo 49, introdotto dal Senato, inserisce un nuovo articolo 1-bis nel decreto legislativo n. 461 del 1999, relativo all'individuazione della rete autostradale e stradale nazionale.

Il nuovo articolo 1-bis, al comma 1, stabilisce che le modifiche della rete autostradale e stradale sono disposte, su iniziativa dello Stato o delle regioni interessate, con un decreto del Presidente del Consiglio, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici e previa intesa in sede di Conferenza permanente Stato-regioni, sentite le Commissioni parlamentari competenti per materia.

Il comma 2 precisa che le predette modifiche consistono nel trasferimento tra Stato e regioni, e nella conseguente riclassificazione, di intere strade o di singoli tronchi.

Il comma 3 delinea l'iter procedurale finalizzato alla integrazione della rete autostradale e stradale di interesse nazionale, costituite dalla realizzazione di nuove strade o tronchi. La norma prevede che, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, si debba provvedere all'inserimento dei relativi studi e progetti negli strumenti di pianificazione e programmazione nazionale in materia di viabilità, la cui approvazione determina la classificazione delle nuove strade come strade di interesse nazionale. Il comma 4 prevede che, per le integrazioni della rete autostradale e stradale di interesse nazionale costituite dalla realizzazione di varianti che non alterano i capisaldi del tracciato, la classificazione a strada di interesse nazionale avviene di diritto.

Secondo il comma 5, per i tratti di strada della rete autostradale e stradale di interesse nazionale, dismessi a seguito della realizzazione di varianti di cui al comma 4, ovvero che attraversano i centri abitati con popolazione superiore a 10.000 abitanti, si applicano le norme di cui all'articolo 4, commi da 3 a 7, del decreto

del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992, le quali prevedono: il trasferimento alla provincia o al comune dei tratti di strade statali dismessi a seguito di varianti, che non alterano i capisaldi del tracciato della strada; la classificazione come strade comunali dei tratti di tratti di strade statali, regionali o provinciali, che attraversano i centri abitati con popolazione superiore a diecimila abitanti; le procedure di consegna delle strade agli enti cui sono trasferite.

L'articolo 50 (ex articolo 35) prevede l'emanazione di un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al fine di emanare direttive per l'utilizzo da parte dei conducenti di ciclomotori e motoveicoli del casco protettivo elettronico, e per introdurre, in via sperimentale, nell'equipaggiamento degli autoveicoli per i quali è richiesta la patente di guida di categoria C, D o E, il dispositivo elettronico protetto denominato « scatola nera ». In tale ambito il Senato ha precisato che anche l'impiego del casco elettronico debba avvenire in via sperimentale.

All'articolo 52 (ex articolo 37), recante modifiche al decreto legislativo n. 286 del 2005, in materia di responsabilità del vettore, del committente, del caricatore e del proprietario della merce, di documenti di trasporto e di qualificazione iniziale dell'attività di autotrasportatore, il Senato ha introdotto un nuovo comma 7-bis nell'articolo 22 del citato decreto legislativo, con il quale si prevede che possa conseguire la patente italiana, corrispondente alle categorie della patente estera posseduta, rilasciata da uno Stato con cui non sussistano condizioni di reciprocità, il dipendente di un'impresa di autotrasporto, con sede in Italia, e titolare di carta di qualificazione del conducente, a condizione che abbia stabilito la propria residenza in Italia da oltre un anno. Si applicano le stesse disposizioni per il dipendente di un'impresa di autotrasporto, avente sede in Italia, e titolare di carta di qualificazione del conducente rilasciata in Italia, che sia titolare di una patente rilasciata da uno Stato membro dell'Unione europea, su conversione di pa-

tente rilasciata da Stato terzo, con il quale non sussistono le condizioni di reciprocità.

Il Senato ha inoltre soppresso la disposizione contenuta nel testo approvato dalla Camera, che prevedeva un limite minimo di età di 21 anni per guidare veicoli adibiti al trasporto di merci per cui è richiesta la patente di guida delle categorie C e C+E, a condizione di aver seguito il corso formazione iniziale accelerato. Con la soppressione di questa norma, il limite di età resta fissato in 18 anni.

L'articolo 54, introdotto dal Senato, e modificato dalla Commissione Trasporti nel corso dell'esame in seconda lettura alla Camera, interviene in materia di vendita delle bevande superalcoliche sulle autostrade, sostituendo l'articolo 14 della legge n. 125 del 2001. Il nuovo testo dell'articolo, al comma 1, prevede che nelle aree di servizio situate lungo le autostrade è vietata la vendita per asporto di bevande superalcoliche dalle ore 2 alle ore 6. Ai sensi del comma 2, nelle medesime aree è altresì vietata la somministrazione di bevande superalcoliche e, dalle ore 2 alle ore 7, la somministrazione di bevande alcoliche.

I commi da 3 a 5 disciplinano le sanzioni amministrative pecuniarie per la violazione dei divieti sanciti dall'articolo, nonché l'eventuale sospensione, da parte del prefetto, della licenza relativa alla vendita e somministrazione di bevande alcoliche e superalcoliche per un periodo di trenta giorni, contemplata nel caso di reiterazione delle violazioni nell'arco di un biennio.

L'articolo 55, introdotto dal Senato e sostituito dalla Commissione Trasporti nel corso dell'esame in seconda lettura alla Camera, modifica la normativa dettata dall'articolo 6 del decreto-legge n. 117 del 2007, in materia limitazione della vendita di bevande alcoliche nelle ore notturne.

In particolare, si prevede che i titolari e i gestori degli esercizi pubblici muniti di licenza, nonché chiunque somministra bevande alcoliche e superalcoliche in spazi o aree pubblici ovvero nei circoli gestiti da singoli, da enti, e da associazioni, devono interrompere la vendita e la somministra-

zione di bevande alcoliche e superalcoliche alle ore 3 e non possono riprenderla nelle tre ore successive, salvo che sia diversamente disposto dal questore. I titolari e i gestori degli esercizi di vicinato, devono invece interrompere la vendita per asporto di bevande alcoliche e superalcoliche dalle ore 24 alle ore 6, salvo che sia diversamente disposto dal questore.

Tali divieti non si applicano alla vendita e alla somministrazione di bevande alcoliche e superalcoliche effettuate nella notte tra il 31 dicembre e il 1° gennaio e nella notte tra il 15 e il 16 agosto.

Si stabilisce inoltre che i titolari e i gestori dei locali, che proseguano la propria attività oltre le ore 24, devono installare presso almeno un'uscita del locale un apparecchio di rilevazione del tasso alcolemico, esponendo inoltre espone all'entrata, all'interno e all'uscita dei locali apposite tabelle sui sintomi correlati ai diversi livelli di concentrazione alcolemica sulle quantità, delle bevande alcoliche più comuni che determinano il superamento del tasso alcolemico. Si prevede altresì che i titolari e i gestori di stabilimenti balneari muniti della licenza, possono svolgere nelle ore pomeridiane particolari forme di intrattenimento e svago danzante, congiuntamente alla somministrazione di bevande alcoliche per non più di due giorni alla settimana e comunque non prima delle ore 17 e non oltre le ore 20. Per lo svolgimento delle predette forme di intrattenimento dal 1° gennaio 2011 è obbligatoria l'autorizzazione da parte della commissione tecnica comunale di pubblico spettacolo.

La disposizione stabilisce, nel caso di inosservanza delle predette norme, sanzioni amministrative pecuniarie, nonché la sospensione della licenza o dell'autorizzazione all'esercizio dell'attività, in caso di reiterazione.

Per quanto riguarda gli ambiti di competenza della Commissione Finanze segnala l'articolo 61, introdotto dal Senato, il quale apporta modifiche al decreto del Presidente della Repubblica n. 633 del 1972, al fine di prevedere la riduzione

dell'aliquota IVA applicabile per l'acquisto di autoveicoli per soggetti diversamente abili.

In particolare, il comma 1 modifica la Tabella A, Parte II, del predetto decreto del Presidente della Repubblica, innalzando da 2.800 a 3.000 centimetri cubici il limite di cilindrata fino al quale può applicarsi l'aliquota IVA ridotta del 4 per cento, sugli autoveicoli diesel ceduti a soggetti non vedenti e a soggetti sordomuti, e sugli autoveicoli diesel adattati per la locomozione dei soggetti con ridotte o impedite capacità motorie permanenti, ceduti a tali soggetti o ai familiari di cui essi sono fiscalmente a carico.

Il comma 2 reca la copertura finanziaria dell'onere, stimato in 1.200.000 euro nel 2010 e a 3 milioni di euro a decorrere dal 2011, al quale si fa fronte utilizzando il fondo per il miglioramento dell'efficienza energetica e la riduzione delle emissioni ambientali delle autovetture da noleggio da piazza, istituito dall'articolo 39-ter, comma 2, del decreto n. 159 del 2007 nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze.

Il comma 3 prevede che il Ministro dell'economia e delle finanze provvede al monitoraggio dei predetti oneri, disponendo con proprio decreto, nel caso in cui risulti un onere maggiore di quello stimato, la riduzione, nella misura necessaria alla copertura finanziaria, delle dotazioni finanziarie di parte corrente iscritte, nell'ambito delle spese rimodulabili, nel programma « Programmazione economico-finanziaria e politiche di bilancio » della missione « Politiche economico-finanziarie e di bilancio » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze.

In merito alla disposizione, rileva in primo luogo come essa non risulti omogenea con il contenuto complessivo del provvedimento.

Inoltre, segnala come l'ampliamento del limite di cilindrata entro il quale si può fruire dell'aliquota IVA ridotta per l'acquisto delle predette tipologie di autoveicoli rischi di incentivare ulteriormente un utilizzo elusivo, o addirittura fraudolento, dell'agevolazione. Ritiene pertanto oppor-

tuno segnalare alla Commissione di merito l'esigenza di espungere tale disposizione dal testo del provvedimento.

L'articolo 62 (ex articolo 44) demanda ad un decreto del Ministero delle infrastrutture e trasporti la definizione delle caratteristiche per l'omologazione e per l'installazione di dispositivi finalizzati a visualizzare il tempo residuo di accensione delle luci dei nuovi impianti semaforici. In tale ambito il Senato ha specificato che nel predetto decreto devono essere ricomprese anche le caratteristiche relative agli impianti impiegati per regolare la velocità e agli impianti attivati dal rilevamento della velocità dei veicoli in arrivo.

L'articolo 63 (ex articolo 45) prevede che gli enti locali debbano provvedere all'accertamento delle violazioni al Codice della strada 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. In tale ambito il Senato ha attenuato la predetta limitazione, consentendo agli enti locali di realizzare gli accertamenti anche con strumenti di noleggio a canone fisso.

Gianluca FORCOLIN (LNP) condivide le considerazioni del relatore in merito all'articolo 61 del provvedimento, le cui previsioni rischiano effettivamente di incentivare applicazioni elusive o fraudolente delle agevolazioni IVA previste per la cessione di autoveicoli ai soggetti portatori di *handicap* ovvero ai familiari di cui questi ultimi sono fiscalmente a carico.

Antonio PEPE (PdL) condivide le riflessioni del relatore circa l'uso disinvolto che molti comuni hanno fatto degli *autovelox* per incrementare le proprie entrate, installando in modo indiscriminato tali strumenti di rilevazione anche su strade non di loro proprietà, concordando pertanto con il suggerimento di correggere conseguentemente la formulazione dell'articolo 25, come modificato dal Senato. A tale proposito ritiene opportuno approfondire

anche quale sia il meccanismo di riparto dei proventi derivanti dalle sanzioni per violazioni del Codice della strada verificatesi sulle tratte autostradali.

Con riferimento all'articolo 61 del provvedimento, rileva, invece, come l'aumento del limite di cilindrata entro il quale è possibile fruire dell'aliquota IVA ridotta, risulti in realtà molto modesto anche in ragione del progressivo innalzamento delle cilindrature riscontrabile negli autoveicoli di ultima generazione. Ritiene, pertanto opportuno, piuttosto che eliminare tale disposizione, rafforzare i controlli circa la fruizione del predetto regime agevolato, evitando di colpire in modo indiscriminato una categoria di persone che già soffre per le proprie menomazioni fisiche.

Gianfranco CONTE, *presidente e relatore*, in riferimento alle considerazioni svolte dal deputato Antonio Pepe circa il riparto delle sanzioni per violazioni del codice della strada riscontrate sulle autostrade, rileva come tali risorse siano integralmente devolute allo Stato.

Per quanto riguarda invece l'applicazione dell'agevolazione IVA richiamata dall'articolo 61, ritiene che sarebbe necessario subordinare la fruizione di tale beneficio al rilascio di un nulla osta in materia da parte dell'Agenzia delle entrate, onde evitare il rischio di applicazioni distorte di tale previsione. Ribadisce, inoltre, come, al di là degli aspetti di merito, l'articolo 61 non risulti omogeneo con il contenuto del provvedimento, affrontando una questione che dovrebbe essere oggetto di un intervento legislativo di carattere tributario.

Roberto OCCHIUTO (UdC) riconosce come la norma di cui all'articolo 61 si presti certamente ad un'applicazione elusiva, ritenendo al contempo necessario evitare di cancellare dall'ordinamento tributario una norma di sostegno in favore di una categoria di persone, quella dei portatori di *handicap*, certamente meritevoli del sostegno pubblico.

Francesco BARBATO (IdV) esprime la contrarietà del proprio gruppo ad ogni intervento normativo che riduca i diritti delle fasce più deboli della popolazione, in nome di un principio, assolutamente vago ed indeterminato, di rigore ed efficienza. Nel caso specifico, ritiene che l'applicazione dell'aliquota IVA ridotta sulla cessione di autoveicoli nei confronti dei soggetti portatori di *handicap* non debba essere subordinata a limiti reddituali, proprio in considerazione della particolare condizione nella quale si trovano tali persone. Concorda, peraltro, con il rilievo del relatore circa la disomogeneità dell'articolo 61 rispetto al provvedimento in esame.

Matteo BRAGANTINI (LNP) con riferimento all'articolo 25 del provvedimento, rileva come molti comuni abbiano finora utilizzato gli *autovelox* come strumenti per incrementare impropriamente le entrate, riconoscendo quindi la necessità di stabilire che i proventi delle sanzioni per violazioni al Codice della strada debbano essere destinate ad interventi di manutenzione o miglioramento della rete stradale, ovvero al finanziamento dei corpi di polizia locali.

Per quanto riguarda l'articolo 61, chiarisce che il proprio gruppo non intende in alcun modo eliminare le agevolazioni tributarie in favore dei portatori di *handicap*, ritenendo, peraltro, come la normativa IVA concernente le cessioni di autoveicoli a tali soggetti sia già sufficiente, tenendo conto anche del fatto che gli autoveicoli a propulsione *diesel* attualmente in commercio risultano decisamente più potenti di quelli disponibili in passato.

Gianfranco CONTE, *presidente e relatore*, formula una proposta di parere con condizioni (*vedi allegato 1*).

Alberto FLUVI (PD) esprime la sua contrarietà rispetto alla formulazione della condizione di cui al numero 1), chiedendo al relatore di espungere le parole: « e che pone il rischio di incentivare

un utilizzo elusivo, o addirittura fraudolento, dell'agevolazione ».

Con riferimento alla condizione di cui al numero 2), ritiene opportuno trasformarla in osservazione, atteso che le tematiche ivi affrontate non attengono agli ambiti di competenza propri della Commissione Finanze.

Suggerisce quindi di svolgere un'ulteriore riflessione sul provvedimento in esame.

Roberto OCCHIUTO (UdC) sottopone al relatore l'opportunità di riformulare la condizione di cui al numero 1), invitando la Commissione di merito a rivedere il testo dell'articolo 61, senza invece esprimere un giudizio di valore negativo sull'agevolazione IVA riconosciuta ai soggetti portatori di *handicap*.

Gianfranco CONTE, *presidente e relatore*, alla luce delle risultanze emerse dal dibattito, riformula la propria proposta di parere (*vedi allegato 2*), modificando la condizione di cui al numero 1) ed inserendo un'ulteriore premessa.

Alberto FLUVI (PD), pur apprezzando le modifiche apportate dal relatore alla proposta di parere, ribadisce la propria richiesta di trasformare in osservazione la condizione di cui al numero 2).

Gianfranco CONTE, *presidente e relatore*, ritiene di mantenere la propria proposta di parere, come testé riformulata, considerando opportuno segnalare con forza alla Commissione di merito l'esigenza di rafforzare i meccanismi di penalizzazione relativi al riparto delle sanzioni per violazioni del Codice della strada previsti dall'articolo 25, al fine di preconstituire un limite efficace ad un utilizzo distorto degli *autovelox*.

La Commissione approva la proposta di parere del relatore, come da questi riformulata.

**La seduta termina alle 15.15.**

**RISOLUZIONI**

*Mercoledì 16 giugno 2010. — Presidenza del presidente Gianfranco CONTE.*

**La seduta comincia alle 15.15.****7-00344 Ventucci: Compensazione tra debiti delle pubbliche amministrazioni e debiti tributari.**

*(Discussione e rinvio).*

La Commissione inizia la discussione della risoluzione in titolo.

Cosimo VENTUCCI (Pdl) illustra la propria risoluzione, la quale affronta, in un'ottica di rilievo tributario, il tema degli inaccettabili ritardi con i quali le pubbliche amministrazioni provvedono al pagamento delle forniture di beni e servizi.

Ricorda, quindi, come il debito delle pubbliche amministrazioni nei confronti di numerosissime imprese private sia stato stimato tra i 60 e gli 80 miliardi di euro, segnalando come gli organi di stampa abbiano diffuso, proprio in questi giorni, i risultati di uno studio dal quale emerge che i tempi medi di pagamento delle pubbliche amministrazioni italiane superano ormai i 200 giorni, a fronte di una media europea è di circa 60 giorni e che, in alcuni Paesi, quali la Germania, scende a 36 giorni.

Ritiene, pertanto, che il notevolissimo ritardo con cui le predette imprese ottengono il pagamento delle somme loro dovute sia intollerabile in uno Stato di diritto, in cui i privati non sono sudditi, ma sono posti su un piano di uguaglianza giuridica nei confronti delle pubbliche amministrazioni, quando queste ultime si rivolgono al mercato per procurarsi, nell'esercizio della propria autonomia contrattuale, i beni e servizi di cui necessitano.

Osserva, peraltro, come intercorra uno stretto rapporto tra l'anzidetta anomalia, che caratterizza la realtà italiana, e il fenomeno dell'inadempimento degli obbli-

ghi fiscali e contributivi da parte delle imprese piccole e medie, le quali, ricevendo con notevole ritardo il pagamento delle fatture emesse a carico delle amministrazioni pubbliche, e non potendo ricorrere ulteriormente al sostegno degli istituti di credito, si vedono costrette, per mantenere la provvista finanziaria indispensabile alla loro sopravvivenza, a non versare quanto dovuto all'erario, ovvero a porre in essere frodi o a ricorrere a strumenti elusivi, soprattutto nel settore dell'IVA.

Dal momento che i tentativi finora compiuti dal legislatore, nel corso degli ultimi anni, si sono rivelati non risolutivi per risolvere il problema evidenziato o, quanto meno, per attenuarne le conseguenze, ritiene necessario, anche al fine di spezzare il predetto circolo vizioso, affrontare la questione in termini più incisivi, soprattutto nell'ottica di un riequilibrio dei rapporti tra fisco e contribuenti, nel rispetto dei principi di buona fede e collaborazione sanciti dallo Statuto dei diritti del contribuente.

A tal fine, l'atto di indirizzo in discussione prospetta due soluzioni alternative.

In primo luogo, esso impegna il Governo ad adottare iniziative normative volte a consentire alle imprese che vantano crediti nei confronti di amministrazioni statali, in relazione a contratti di cessione di beni o di prestazione di servizi, di avvalersi della possibilità di compensare i medesimi crediti con i debiti, gravanti a loro carico, relativi a obbligazioni tributarie relative a tributi erariali, a condizione che: i contratti siano stipulati in forma scritta; i crediti siano certi, liquidi ed esigibili e fondati su un titolo esecutivo non più impugnabile; le imprese abbiano già adempiuto esattamente all'obbligazione, derivante dal contratto di cessione dei beni o di prestazione dei servizi, nei termini e secondo le modalità indicati nel contratto stesso.

In alternativa, la risoluzione impegna il Governo ad adottare iniziative normative volte ad ampliare l'ambito soggettivo ed il limite temporale di applicazione della previsione di cui all'articolo 9, comma 3-bis,

del decreto-legge n. 185 del 2008, il quale consente, per il 2009 ed il 2010, al creditore di somme dovute da amministrazioni locali, di ottenere la certificazione, da parte delle regioni e degli enti locali, circa il carattere certo, liquido ed esigibile del relativo credito, al fine di consentire al creditore di effettuare la cessione *pro soluto* di tali crediti a favore di banche o intermediari finanziari.

In particolare, tale possibilità dovrebbe essere estesa ai crediti vantati nei confronti di amministrazioni statali, al fine di consentire che i medesimi crediti siano costituiti a garanzia dei debiti tributari e contributivi del cedente che ne chieda la sospensione o la rateizzazione.

Gianfranco CONTE, *presidente*, osserva come la possibilità di compensare i crediti vantati nei confronti della pubblica amministrazione dalle imprese con i debiti tributari di queste ultime, richiamata nel primo impegno della risoluzione in discussione, possa essere ostacolata dall'obbligo, per il nostro Paese, di rispettare la normativa europea in tema di Patto di stabilità e di crescita, rilevando come appaia possibile, invece, consentire la certificazione dei crediti e la loro costituzione a garanzia dei debiti delle imprese nei confronti dello Stato.

Alberto FLUVI (PD) esprime il timore che l'ipotesi, prospettata come alternativa nell'atto di indirizzo, di ampliare la possibilità di certificazione dei crediti vantati nei confronti delle pubbliche amministrazioni, facendo emergere ulteriori debiti pubblici, comporti un impatto sui saldi di bilancio, determinando dunque una violazione del Patto di stabilità e di crescita.

Gianfranco CONTE, *presidente*, ritiene che, per non incorrere nella violazione del Patto di stabilità e di crescita, si potrebbe consentire alle imprese di costituire i crediti vantati nei confronti dello Stato a garanzia dei debiti erariali e di differire il pagamento di questi ultimi, a fronte della corresponsione di interessi, fino a un termine massimo che non ecceda l'annualità nella quale è effettuata tale operazione.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi ad altra seduta il seguito della discussione.

**La seduta termina alle 15.25.**

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO  
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

*Mercoledì 16 giugno 2010.*

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.25 alle 15.30.

**AUDIZIONI INFORMALI**

*Mercoledì 16 giugno 2010.*

**Audizione dei rappresentanti delle organizzazioni sindacali FISAC-CGIL, FIBA-CISL, UIL-CA, FNA, FISAI e SNFIA, nell'ambito dell'istruttoria legislativa sulle proposte di legge C. 2699-ter, approvata dal Senato, e C. 1964 Barbato, recanti istituzione di un sistema di prevenzione delle frodi nel settore assicurativo.**

L'audizione informale è stata svolta dalle 15.30 alle 16.

ALLEGATO 1

**Disposizioni in materia di sicurezza stradale.  
Nuovo testo C. 44-B, approvata dalla Camera e modificata dal Senato.**

**PROPOSTA DI PARERE DEL RELATORE**

La VI Commissione,

esaminato, ai sensi dell'articolo 73, comma 1-*bis*, del regolamento, per gli aspetti attinenti alla materia tributaria, il nuovo testo, come risultante dagli emendamenti approvati nel corso dell'esame in sede referente, della proposta di legge C. 44-B, recante disposizioni in materia di sicurezza stradale, approvata dalla Camera e modificata dal Senato;

esprime

**PARERE FAVOREVOLE**

*con le seguenti condizioni:*

1) con riferimento all'articolo 61, il quale innalza da 2.800 a 3.000 centimetri cubici il limite di cilindrata fino al quale può applicarsi l'aliquota IVA ridotta del 4 per cento, sugli autoveicoli diesel ceduti a soggetti non vedenti e a soggetti sordomuti e sugli autoveicoli diesel adattati per la locomozione dei soggetti con ridotte o impedito capacità motorie permanenti, ovvero ai familiari di cui essi sono fiscalmente a carico, provveda la Commissione di merito a sopprimere la previsione, la quale non risulta omogenea con il conte-

nuto complessivo del provvedimento e che pone il rischio di incentivare ulteriormente un utilizzo elusivo, o addirittura fraudolento, dell'agevolazione.

2) con riferimento all'articolo 25, il quale modifica l'articolo 142 del Codice della strada, relativo alla ripartizione, tra l'ente accertatore e l'ente proprietario della strada, dei proventi delle sanzioni derivanti dall'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità 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, prevedendo, al nuovo comma 12-*quater*, che la percentuale dei proventi spettanti è ridotta del 30 per cento annuo nei confronti dell'ente che non trasmetta la relazione in cui deve indicare l'ammontare complessivo dei proventi e gli interventi realizzati con tali risorse, ovvero che utilizzi i predetti proventi in modo difforme da quanto previsto, provveda la Commissione a rafforzare tale penalizzazione, prevedendo in tali casi l'azzeramento della partecipazione dell'ente a tali risorse.

## ALLEGATO 2

**Disposizioni in materia di sicurezza stradale.  
Nuovo testo C. 44-B, approvata dalla Camera e modificata dal Senato.**

**PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

La VI Commissione,

esaminato, ai sensi dell'articolo 73, comma 1-*bis*, del Regolamento, per gli aspetti attinenti alla materia tributaria, il nuovo testo della proposta di legge C. 44-B, approvata dalla Camera e modificata dal Senato, recante « Disposizioni in materia di sicurezza stradale », come risultante dagli emendamenti approvati dalla Commissione di merito;

rilevato come l'agevolazione IVA sulle cessioni di autoveicoli ai soggetti portatori di *handicap*, ovvero ai familiari di cui essi sono fiscalmente a carico, prevista dalla Tabella A, Parte II, n. 31, del decreto del Presidente della Repubblica n. 633 del 1972, sebbene condivisibile nel merito, si presti in alcuni casi ad un utilizzo elusivo, o addirittura fraudolento, e deve pertanto essere rivista attraverso un intervento legislativo di carattere specificamente tributario, al fine di contrastare tali fenomeni, che sono del resto già all'attenzione della Commissione Finanze,

esprime

**PARERE FAVOREVOLE**

*con le seguenti condizioni:*

1) con riferimento all'articolo 61, il quale innalza da 2.800 a 3.000 centimetri cubici il limite di cilindrata fino al quale può applicarsi l'aliquota IVA ridotta del 4

per cento, sugli autoveicoli diesel ceduti a soggetti non vedenti e a soggetti sordomuti e sugli autoveicoli diesel adattati per la locomozione dei soggetti con ridotte o impedito capacità motorie permanenti, ovvero ai familiari di cui essi sono fiscalmente a carico, provveda la Commissione di merito a sopprimere la previsione, la quale non risulta omogenea con il contenuto complessivo del provvedimento;

2) con riferimento all'articolo 25, il quale modifica l'articolo 142 del Codice della strada, relativo alla ripartizione, tra l'ente accertatore e l'ente proprietario della strada, dei proventi delle sanzioni derivanti dall'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità 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, prevedendo, al nuovo comma 12-*quater*, che la percentuale dei proventi spettanti è ridotta del 30 per cento annuo nei confronti dell'ente che non trasmetta la relazione in cui deve indicare l'ammontare complessivo dei proventi e gli interventi realizzati con tali risorse, ovvero che utilizzi i predetti proventi in modo difforme da quanto previsto, provveda la Commissione a rafforzare tale penalizzazione, prevedendo in tali casi l'azzeramento della partecipazione dell'ente a tali risorse.