

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE REFERENTE:

Disposizioni in materia di circolazione e sicurezza stradale. C. 44 Zeller, 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 e C. 2177 Cosenza (Seguito dell'esame e rinvio – Adozione di un testo unificato come testo base)	39
ALLEGATO (Testo unificato elaborato dal Comitato ristretto adottato come testo base)	49
Concessione di un contributo per la realizzazione di un programma per il rinnovo del materiale rotabile della società Ferrovie dello Stato Spa. C. 2128 Meta (Esame e rinvio)	44

INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano.

Audizione di rappresentanti dell'Associazione italiana gestori aeroporti (ASSAEROPORTI) (Svolgimento e conclusione)	48
--	----

SEDE REFERENTE

Martedì 31 marzo 2009. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario delle infrastrutture e dei trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 14.35.

Disposizioni in materia di circolazione e sicurezza stradale.

C. 44 Zeller, 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 e C. 2177 Cosenza.

(Seguito dell'esame e rinvio – Adozione di un testo unificato come testo base).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 26 febbraio 2009.

Silvano MOFFA (PdL), *relatore*, fa presente che il testo che la Commissione si accinge ad adottare come testo base è il frutto di un lungo lavoro. Ricorda che questo lavoro ha avuto inizio nella scorsa legislatura, quando la Commissione trasporti pervenne a predisporre un testo, che fu approvato in prima lettura dalla Camera e che all'attività legislativa si accompagnò un'ampia indagine conoscitiva, il cui documento finale, ricco di utili indicazioni, fu approvato il 5 marzo 2008, quando le Camere erano già state sciolte.

Fa presente che il lavoro svolto nella precedente legislatura è stato ripreso nella proposta di legge n. 649, presentata dal collega Meta e da altri deputati, che ha costituito il punto di partenza per la predisposizione del testo base che oggi è all'esame della Commissione. Sottolinea che diverse parti di questo testo riproducono, integralmente o con limitati adattamenti, disposizioni contenute nella propo-

sta di legge Meta. Nel citare le più rilevanti, ricorda gli articoli concernenti la guida accompagnata, la complessa disciplina in materia di periodi di guida, interruzioni e relativa documentazione per i conducenti di autoveicoli adibiti al trasporto di persone e di cose, le specifiche previsioni relative alla sospensione della patente per i neopatentati, l'introduzione di una normativa, finora assente, per consentire l'applicazione del sequestro e del fermo amministrativo dei veicoli nel caso di ipotesi di reato.

Avverte che insieme alla proposta di legge Meta, sono state assegnate alla Commissione sedici altre proposte di legge presentate dai deputati nei primi mesi della legislatura in corso, che intervenivano sulle medesime materie o comunque su parti del codice della strada attinenti ai profili della sicurezza, a ulteriore attestazione della rilevanza e anche dell'urgenza di tali temi. Rispetto al gran numero di proposte presentate, osserva che la Commissione ha scelto, a suo giudizio opportunamente, di attivarsi in un duplice modo. Per un verso, è stata condotta un'indagine conoscitiva, nell'ambito dell'istruttoria delle proposte di legge assegnate, che ha completato e aggiornato l'attività conoscitiva compiuta nella precedente legislatura. Per l'altro, è stato nominato un comitato ristretto con il compito di definire un testo unificato, che ha iniziato i propri lavori il 18 gennaio scorso. Ricorda quindi che il comitato ha lavorato in modo serrato per due mesi e ha predisposto il testo unificato che è oggi all'esame della Commissione. Ribadisce che il testo unificato ha assunto come base di partenza la proposta di legge Meta, che è stata rivista per tenere conto delle modifiche nel frattempo intervenute nel testo del codice della strada e, in alcune parti, semplificata. Fa presente che al tempo stesso sono state inserite nuove disposizioni, provenienti da altre proposte di legge abbinate o segnalate nel corso dei lavori del comitato ristretto. In particolare, il testo unificato ha inteso affrontare alcune questioni di particolare rilievo rispetto alla tematica della sicurezza.

Passando ad illustrarle brevemente, sottolinea che in primo luogo è stato inserito il divieto di guidare dopo aver assunto bevande alcoliche per alcune, specifiche categorie di conducenti: i giovani da 18 a 21 anni e i neopatentati nei primi tre anni dal conseguimento della patente; i conducenti che esercitino di professione l'attività di trasporto di persone o cose su strada; tutti coloro che si trovino comunque alla guida di mezzi pesanti (con massa superiore a 3,5 tonnellate). Per queste stesse categorie di conducenti sono state contestualmente aggravate le sanzioni, che già nel testo vigente del codice sono di carattere penale, nel caso in cui sia accertato un tasso alcolemico superiore a 0,5 grammi per litro o nel caso di guida in stato di alterazione psicofisica dovuta all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope. Si è infine previsto che, nel caso di conducente minore di anni diciotto, la guida dopo aver assunto bevande alcoliche comporti l'impossibilità di conseguire la patente di guida di categoria B prima del ventunesimo anno di età.

In secondo luogo, è stata rivista complessivamente la normativa in materia di sanzioni per i conducenti che guidino in stato di ebbrezza o dopo aver assunto sostanze stupefacenti, in particolare nel caso in cui si verificano incidenti ad essi imputabili. Ricorda che questo aspetto si è rivelato di particolare complessità, anche sotto il profilo tecnico. Non si è trattato, infatti, soltanto di aggravare le sanzioni previste, che sono state, anche di recente, a più riprese inasprite con provvedimenti d'urgenza, adottati anche sulla spinta emotiva di gravi fatti di cronaca. Si è trattato piuttosto di rivedere tali sanzioni, in modo da mantenere e, per certi aspetti, anche ripristinare la coerenza complessiva del quadro sanzionatorio. Al tempo stesso si è imposta l'esigenza di assicurare l'efficacia immediata delle sanzioni ovvero dei provvedimenti adottati in via cautelare, dal momento che, come è facile constatare, proprio nel caso delle infrazioni più gravi, che determinano ipotesi di reato, il macchinoso funzionamento della giustizia nel nostro paese determina gravi ritardi nel-

l'irrogazione delle pene o addirittura la rende assai incerta. In proposito giudica assai significative le misure introdotte nel testo unificato al fine di assicurare, nei casi di guida con tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro o in stato di alterazione psico-fisica o se, in condizioni di ebbrezza o di alterazione, si provocano incidenti, l'immediato ritiro della patente, il prolungamento della sospensione provvisoria della validità della patente stessa, disposta dal prefetto, e il sequestro del veicolo effettuato dal medesimo agente che ha accertato la violazione.

Fa presente che un terzo tema su cui si sono concentrati i lavori del comitato ristretto riguarda la destinazione dei proventi derivanti dalle sanzioni pecuniarie inflitte per violazione delle disposizioni del codice della strada; in parole semplici, dei proventi delle multe. Queste risorse, proprio in ragione della loro provenienza, devono essere utilizzate, se non interamente, almeno in misura significativa, ad aumentare la sicurezza stradale, in particolare attraverso il potenziamento dei controlli e il miglioramento della segnaletica. Nella situazione attuale ciò non accade. I proventi delle multe sono di spettanza statale o comunale, a seconda dell'organo che ha inflitto la multa. Nel caso dei proventi statali solo una parte del tutto esigua è destinata a finalità connesse con la sicurezza stradale. Per quanto riguarda i proventi dei comuni, osserva che il testo vigente del codice della strada prevede l'obbligo di destinarne il 50 per cento a impieghi comunque riconducibili alla sicurezza stradale, ma questo obbligo è largamente disatteso. Il testo unificato predisposto dal comitato ristretto, da un lato, in linea con alcune disposizioni già inserite nel disegno di legge in materia di sicurezza pubblica, approvato in prima lettura dal Senato, prevede che il 20 per cento dei proventi di spettanza dello Stato sia destinato a finanziare l'attuazione degli interventi inclusi nel Piano nazionale della sicurezza stradale e il 17,5 per cento (ripartito tra polizia e carabinieri, rispettivamente per il 12,5 per cento e il 5 per cento) sia utilizzato per potenziare i con-

trolli, attraverso l'acquisto di mezzi e attrezzature e il finanziamento degli accertamenti previsti nel caso di guida in stato di ebbrezza o di alterazione psicofisica. D'altro lato, per quanto riguarda i proventi dei comuni, si introducono obblighi stringenti di informazione sul loro utilizzo e una penalizzazione sui finanziamenti a valere sul fondo ordinario, in modo da assicurare che effettivamente il 50 per cento delle risorse finanziarie derivanti dalle multe sia impiegato per interventi strettamente connessi alla sicurezza stradale, anche in questo caso con particolare riferimento al miglioramento della segnaletica e al potenziamento dei controlli.

Sottolinea che, insieme ai lavori già svolti nella precedente legislatura e all'attività del comitato ristretto, un contributo importante alla predisposizione del testo all'esame è venuto dalla collaborazione offerta dal Governo, e più precisamente dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Questa collaborazione si è manifestata sia attraverso il supporto tecnico fornito, ad esempio, per quanto concerne la definizione della parte sanzionatoria o delle disposizioni relative ad una questione, che ritengo assai rilevante, come la disciplina della targa personale, sia attraverso l'indicazione di alcuni ulteriori interventi, finalizzati soprattutto alla semplificazione e al superamento di cause di contenzioso. Si limita a ricordare, in questo senso, la previsione del rilascio di un permesso di guida provvisorio in occasione del rinnovo della patente, per evitare i disagi derivanti dai ritardi nello svolgimento delle visite presso le commissioni mediche locali.

Evidenzia che da questa complessa attività preparatoria è risultato un testo ampio, articolato in tre capi, di cui il primo reca modifiche al codice della strada, il secondo reca ulteriori disposizioni in materia di sicurezza stradale e il terzo introduce interventi di semplificazione e coordinamento. Tra le altre misure particolarmente significative, richiama, sia pure brevemente, in primo luogo, quelle relative alla disciplina delle autoscuole, riguardo alla quale sono stati inseriti vin-

coli in merito ai requisiti degli istruttori e dell'autoscuola nel suo complesso, oltre che misure volte a favorire il raggruppamento di più autoscuole in centri di istruzione automobilistica, in modo da fronteggiare il rischio, a mio parere assai grave e reale, che la liberalizzazione delle autoscuole comporti un forte scadimento dell'attività di formazione.

Ritiene altresì importante segnalare le previsioni relative alla possibilità di concedere in comodato agli organi di polizia che ne facciano richiesta i veicoli sequestrati e confiscati. Tale previsione è stata introdotta in accoglimento di proposte emerse nel corso dei lavori del comitato ristretto e trova riscontro in analoghe misure previste nell'ambito del disegno di legge sulla sicurezza. Tra gli interventi contenuti nel testo unificato ritiene infine di dover menzionare le disposizioni volte ad assicurare la facile individuazione dei farmaci pericolosi per la guida, che già erano presenti nella proposta di legge Meta e che sono state riviste per assicurare modalità e tempi appropriati di attuazione, e quelle miranti a rendere finalmente effettivo l'obbligo di svolgere nelle scuole corsi di educazione stradale, che sono state introdotte nel corso dei lavori del comitato.

Sottolinea che il testo unificato in esame non reca, invece, disposizioni di delega, che pure erano contenute nella proposta di legge Meta. Ricorda che il Ministro Matteoli, nell'audizione di mercoledì scorso, ha giustamente ricordato che sono trascorsi 17 anni dall'adozione del codice e che nel frattempo sono stati approvati numerosi interventi legislativi di modifica, circa 70. Da questa situazione deriva una esigenza di revisione complessiva del codice, che può essere attuata soltanto attraverso lo strumento della delega legislativa. Un'attività preparatoria a tal fine è già stata avviata presso il Ministero. Dichiara di condividere l'esigenza di una revisione organica del codice, che, oltre a perseguire scopi di semplificazione, mediante la delegificazione delle disposizioni di contenuto tecnico, dovrebbe intervenire anche sulla struttura del codice

stesso, in modo da distinguere la disciplina della rete stradale da quella delle norme di comportamento. Auspica pertanto che il confronto costruttivo e la collaborazione tra la nostra Commissione e il Governo, che si sono instaurati, con risultati sicuramente positivi, nella elaborazione del testo unificato, possano proseguire anche nella definizione delle disposizioni di delega e nella loro successiva attuazione.

Non ritiene, tuttavia, opportuno affrontare la questione della delega nel testo in esame. Evidenzia che questo testo ha una finalità diversa, più limitata, rispetto ad una riforma dell'intero codice; d'altra parte, non lo si può neppure considerare una semplice raccolta di modifiche puntuali della normativa sulla circolazione stradale, prive di correlazione tra loro. È piuttosto un testo che mostra una propria coerenza e organicità intorno al tema della sicurezza stradale. Il tema della sicurezza stradale è un tema di grande rilievo e urgenza. Sottolinea che si tratta di un tema su cui è necessaria una riflessione complessiva, come si è cercato di svolgerla in sede di comitato ristretto, piuttosto che, come è accaduto più volte in passato, l'introduzione di singole misure, non di rado mal coordinate, sull'onda dell'emozione per l'una o l'altra delle molte tragedie che si verificano sulle nostre strade. In relazione all'esigenza di focalizzare il lavoro sul tema della sicurezza e, proprio in relazione a tale finalità, di pervenire in tempi brevi a definire e adottare interventi efficaci ritiene preferibile che il testo in esame e la delega per la riforma del codice procedano separatamente, anche se, come è naturale, in modo da garantire il raccordo e il coordinamento dei rispettivi contenuti.

Osserva che il profilo dell'urgenza dell'intervento sollecita a svolgere qualche considerazione anche sull'ipotesi che il testo in esame sia adottato come decreto-legge da parte del Governo. È un'ipotesi che il Ministro Matteoli ha prospettato nell'audizione di mercoledì scorso, in termini, a mio avviso, del tutto corretti e rispettosi dei reciproci ruoli istituzionali della nostra Commissione e del Governo.

Ribadendo quanto già detto nel corso dell'audizione evidenzia che, a mio giudizio, un decreto-legge che riprenda il testo predisposto dal comitato ristretto, per le parti per le quali sussistono i requisiti di necessità e urgenza, potrebbe rappresentare una valorizzazione del nostro lavoro e offrire lo strumento per giungere in tempi rapidi ad assicurare che questo lavoro risulti efficace. Giudica quindi che non sarebbe in alcun modo sconosciuto né il ruolo della Commissione nella elaborazione del testo, né il carattere condiviso di questa elaborazione, alla quale tutti i gruppi politici hanno contribuito. Si tratterebbe soltanto di individuare una strada per evitare il rischio che il lavoro finora compiuto rimanga ancora a tempo indeterminato nello stadio di semplice proposta. Per questo sente di ribadire l'invito a considerare serenamente la disponibilità manifestata dal Ministro.

In ogni caso, per quanto concerne la seduta odierna, propone alla Commissione di adottare il testo unificato predisposto dal comitato ristretto come testo base. In questo modo, tra l'altro, il lavoro svolto finora dal Comitato sarà reso pubblico in modo formale e ufficiale come testo fatto proprio dall'intera Commissione. Sul testo base sarà quindi stabilito un termine per la presentazione degli emendamenti. Riguardo a questo aspetto, reputa che il testo in esame possa essere sicuramente perfezionato e, in alcuni punti, se lo si ritiene, anche integrato. Si augura, tuttavia, che, proprio in considerazione del lavoro ampio e condiviso che abbiamo svolto, l'attività emendativa possa essere limitata e non alteri gli elementi essenziali del testo che abbiamo predisposto.

Silvia VELO (PD) esprime apprezzamento per l'attività del relatore e condivide la soddisfazione per il lavoro svolto nell'ambito della Commissione, rispetto al quale esprime un riconoscimento anche al Governo che ha collaborato alla redazione del testo. Evidenzia la difficoltà rappresentata dalla traduzione, in un testo normativo, di indirizzi generali condivisi. Esprime invece perplessità sull'ipotesi del

ricorso al decreto-legge, per ragioni sia di metodo sia di merito. Quanto al metodo, non ritiene che il decreto-legge garantisca celerità nell'approvazione del provvedimento, osservando che il medesimo risultato può essere raggiunto, in modo condiviso, con il ricorso alla sede legislativa che permetterebbe di risparmiare la fase di esame in Assemblea. Per quanto attiene al merito, inevitabilmente il decreto-legge trasformerebbe il lavoro della Commissione in un intervento del Governo, come già si evince dalle notizie apparse nei giorni scorsi sugli organi di stampa, nonostante il Ministro si sia correttamente limitato ad offrire la propria disponibilità ad utilizzare lo strumento del decreto-legge, nel quale trasfondere il testo approvato dalla Commissione. Nel condividere pertanto la finalità di pervenire ad una approvazione rapida, ribadisce la perplessità sull'uso della decretazione d'urgenza.

Aurelio Salvatore MISITI (IdV) ribadendo l'importanza dei contenuti recati dal provvedimento in esame, condivide le considerazioni espresse dalla collega Velo in ordine alla maggiore tempestività di approvazione che deriverebbe dal ricorso alla sede legislativa, stante anche il fitto calendario dei lavori dell'Assemblea. Osserva che il Governo, nella predisposizione di un eventuale decreto-legge, dovrebbe tener conto delle posizioni divergenti di molti esponenti. Teme che ciò alla fine indurrebbe anche in questo caso alla posizione della questione di fiducia. Auspica pertanto che si individui un percorso concordato per arrivare i tempi rapidi all'approvazione del testo alla Camera, e ribadisce l'invito a non utilizzare il decreto-legge, che, tra l'altro, comporterebbe divisione e impedirebbe il mantenimento dello spirito di collaborazione che si è registrato finora.

Angelo COMPAGNON (UdC) nel riconoscere la qualità del lavoro svolto dal relatore e da tutto il comitato ristretto, evidenzia che su una questione difficile è stato perseguito un percorso condiviso, come in poche altre occasioni o in nessuna

è accaduto nella presente legislatura. Rileva tuttavia l'eccessiva rapidità dei tempi di esame del provvedimento, che non ha consentito un approfondimento adeguato. Ribadisce le perplessità del proprio gruppo riguardo all'inasprimento delle sanzioni. Per questo ritiene che il ricorso alla sede legislativa debba essere valutato con grande attenzione e che comunque ritiene preferibile rispetto al decreto-legge, in ragione del fatto che permetterebbe un effettivo svolgimento del dibattito parlamentare.

Alessandro MONTAGNOLI (LNP) osserva che il testo è il frutto di un lavoro condiviso e di elevata qualità, apprezzato dallo stesso Ministro, anche se alcuni limitati aspetti possono essere reconsiderati. Osserva che la sede legislativa sarebbe sicuramente la soluzione più appropriata. Tuttavia segnala che nel decreto-legge confluirebbero le sole disposizioni che rivestono carattere di necessità ed urgenza e che quindi larga parte del testo predisposto dal comitato ristretto ne resterebbe esclusa, rischiando di vanificare gran parte del lavoro svolto dalla Commissione negli ultimi mesi. Anche in relazione a quest'ultimo aspetto ribadisce l'opportunità di approvazione del provvedimento in sede legislativa.

Aurelio Salvatore MISITI (IdV) chiede chiarimenti sui contenuti del decreto-legge in relazione alla sussistenza dei requisiti di necessità ed urgenza. Osserva che se il decreto-legge dovesse riprodurre solo parzialmente il testo della Commissione, sarebbe assai preferibile esaminare il provvedimento in sede legislativa e mantenerlo nella sua interezza.

Mario VALDUCCI, *presidente*, osserva che comunque anche il decreto-legge sarebbe sottoposto all'esame parlamentare ai fini della conversione e che eventuali disposizioni non presenti nel testo originario del decreto-legge potrebbero essere oggetto di appositi emendamenti.

Karl ZELLER (Misto-Min.ling.) ritiene che il testo rappresenti un lavoro apprezzabile

rispetto la quale l'attività emendativa può limitarsi ad alcuni punti ben definiti, in particolare relativi all'entità delle sanzioni e alla configurazione delle stesse come sanzioni amministrative, anziché penali.

Silvano MOFFA (PdL), *relatore* riguardo alle perplessità sollevate sul ricorso al decreto-legge, precisa che questo potrebbe contenere soltanto disposizioni caratterizzate da necessità ed urgenza. Ritiene comunque che le restanti parti del testo unificato, che il Ministro ha dichiarato di condividere, potrebbero essere recuperate durante l'*iter* parlamentare.

Angelo COMPAGNON (UdC) dichiara l'astensione del proprio gruppo con riferimento all'adozione del testo base.

La Commissione delibera di adottare come testo base il testo unificato predisposto dal comitato ristretto (*vedi allegato*).

Mario VALDUCCI, *presidente*, esprime un ringraziamento a tutta la Commissione e agli uffici per il lavoro svolto, osservando che il testo base è stato adottato a seguito di un lungo e articolato percorso al quale tutti hanno partecipato in modo efficace e collaborativo.

Rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

Concessione di un contributo per la realizzazione di un programma per il rinnovo del materiale rotabile della società Ferrovie dello Stato Spa.

C. 2128 Meta.

(*Esame e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Michele Pompeo META (PD), *relatore*, evidenziando in primo luogo una considerazione sullo stato del trasporto locale e pendolare che, a causa di una insolita « miopia politica » tutta italiana, soffre da anni di inefficienze e dispone di materiale rotabile vecchio e spesso inadeguato, rileva

che le conseguenze sulla vita reale dei cittadini si materializzano sotto forma di disagi nel percorso casa-lavoro o casa-studio, inevitabili per tutti coloro che scelgono per necessità o preferenza, il mezzo pubblico di trasporto. Fa presente che questa grande massa di cittadini, che con il lavoro e lo studio contribuiscono alla crescita economica e sociale del Paese, utilizzando la tipologia di trasporto più rispettosa dell'ambiente e del territorio, si trova spesso a dover viaggiare in condizioni non all'altezza di un paese civile che fa parte delle otto economie più industrializzate del mondo. Ricorda che all'articolo 16 della Costituzione viene sancito un importante principio per la nostra Repubblica, ovvero che ogni cittadino può circolare liberamente in qualsiasi parte del territorio nazionale, salvo deroga imputabile a motivi di sanità e di sicurezza. Ribadisce quindi che il diritto alla mobilità dei cittadini, richiamato dalla nostra carta dei valori, vincola lo Stato a costituire le condizioni per poter garantire, appunto, tale diritto. Osserva che costituisce un fatto di rilievo per il nostro Paese che dopo molti anni, ed in ritardo rispetto alle altre realtà europee, si inaugurano le prime tratte ad alta velocità che permettono ai cittadini di un Paese che si articola nella lunghezza di una penisola di accelerare i propri spostamenti rinunciando all'automobile. Ritiene tuttavia che questo non sia sufficiente, perché dove non arrivano gli interessi di mercato deve essere lo Stato ad assumere l'iniziativa.

Sottolinea che un sistema di mobilità pubblica moderna ed efficiente rappresenta, al tempo stesso, un diritto fondamentale di cittadinanza e un obiettivo strategico per la costruzione di politiche tese a promuovere uno sviluppo sostenibile, strategie di crescita economica e di progresso sociale, nonché migliori condizioni di tutela della salute dei cittadini nell'ottica e nel rispetto degli accordi del Protocollo di Kyoto e del programma di riduzione dei gas dannosi dell'Unione europea.

Ricorda che il trasporto su rotaia produce infatti il 92 per cento in meno di

anidride carbonica rispetto alle automobili e l'88 per cento in meno rispetto agli aerei e che – secondo i dati resi noti dal CENSIS nel mese di marzo 2008 – sono più di 13 milioni i pendolari in Italia (pari al 22,2 per cento della popolazione residente). Un dato cresciuto tra il 2001 e il 2007 del 35,8 per cento, pari a un incremento di 3,5 milioni di persone. Fa presente altresì che, secondo l'indagine dell'Istituto nazionale di statistica (ISTAT), il treno viene utilizzato dal 14,8 per cento dei pendolari, cioè più di 1,9 milioni di persone, per spostarsi in ambito locale e metropolitano, come unico mezzo di trasporto o in combinazione con altri mezzi. Ricorda, inoltre, che le Ferrovie dello Stato hanno illustrato recentemente, in occasione della presentazione della campagna Trenoverde 2009, i dati relativi ai viaggiatori sui treni regionali che sono aumentati di ben 100.000 unità nel 2008, rispetto all'anno precedente.

Rileva che l'offerta di servizi per i pendolari è basata essenzialmente sul trasporto pubblico regionale su ferro, finanziato dalle regioni, e dall'interazione con i treni intercity che, sulle lunghe percorrenze di carattere interregionale, rappresentano, peraltro, l'unico mezzo disponibile presso molte stazioni capoluogo di provincia o con un bacino di area vasta anch'esso interregionale.

Osserva però che il nostro Paese soffre di ritardi e « distorsioni » infrastrutturali che agiscono in maniera pressoché rilevante sul trasporto dei pendolari, dalla Sicilia al Piemonte e che da un rapido confronto con altri Paesi emerge come a fronte dei 161,9 Km di linee metropolitane e 382,4 pendolari in Italia, in Francia si hanno a disposizione 341,5 Km di linee metropolitane e 664 di linee pendolari o suburbane e in Spagna di 1345 Km di linee pendolari.

Ricorda che in questi anni sono intervenute sul settore importanti riforme, come la « Bassanini » del 2000, che hanno trasferito competenze e risorse del trasporto ferroviario regionale dallo Stato alle Regioni, che a loro volta versano le risorse ricevute dallo Stato a Ferrovie

dello Stato. Ricorda come allora questo fosse visto come un sistema efficace che oggi, però, è fonte di un continuo braccio di ferro tra Ferrovie dello Stato e Regioni, stanti i relativi contratti di servizio scaduti, che hanno visto il rinnovo solo per la Regione Emilia. Osserva che molteplici indagini dimostrano come, mentre cresce la domanda di servizio ferroviario, la qualità media, intesa in termini di regolarità, di puntualità e di comfort, è andata progressivamente degradando e che ciò richiama l'esigenza di un programma intelligente e ambizioso di investimento per la modernizzazione e il miglioramento dell'offerta ferroviaria rivolta ai pendolari, tenendo anche in considerazione la circostanza che un servizio di trasporto pubblico su rotaia efficace ed efficiente rappresenta un volano insostituibile per promuovere modelli di sviluppo di comunità locali decentrate.

Sottolinea, infatti, che la mancanza di infrastrutture viarie capaci di supportare le necessità dei pendolari rappresenta infatti anche un elemento di disgregazione che rischia di compromettere l'equilibrio, le opportunità di crescita e lo sviluppo socio-economico di moltissime realtà di piccole e medie dimensioni: centri che testimoniano e valorizzano la varietà di ricchezze culturali, ambientali e territoriali del nostro Paese. Giudica utile ricordare, inoltre, che proprio tra i pendolari del servizio pubblico si registra una notevole presenza dei soggetti che più degli altri vengono colpiti dagli effetti della crisi economica che sta investendo le principali economie e in particolar modo il nostro Paese.

Ricorda che i rappresentanti del Partito democratico avevano già posto questa esigenza in occasione dell'esame del disegno di legge per la conversione in legge del decreto-legge n. 185 del 2008, cercando di coniugare una misura di rilancio dell'economia e di sostegno di comparti della produzione di materiale ferroviario con il miglioramento delle condizioni di viaggio su rotaia.

Passando ad illustrare i contenuti della proposta, osserva in primo luogo che essa

prevede una misura semplice, ma di grande portata economica e sociale; infatti si propone di destinare un centesimo di accisa per litro di benzina per l'acquisto di nuovi treni per i pendolari e per il trasporto locale, per ammodernare, quindi, il trasporto ferroviario sulla breve e media distanza, che costituisce un servizio universale da garantire sempre e comunque. Sottolinea che si tratta di una misura che consentirebbe, a fronte di un contributo quasi simbolico, un ingente investimento in grado di sostituire molti dei treni, della società Ferrovie dello Stato Spa; si chiede, in sostanza, ai 35 milioni di automobilisti italiani di contribuire all'acquisto dei treni secondo un principio solidaristico che agisce nello stesso tempo sull'ambiente attraverso la riduzione delle emissioni inquinanti, visto che il treno produce il 95 per cento circa di emissioni in meno rispetto alle auto private. Considera, infatti, che il costo di un barile di petrolio è diminuito negli ultimi mesi e che tale accisa inciderebbe in maniera minima sulle famiglie, producendo benefici immediati nel breve e nel medio periodo. Ritiene che tale iniziativa consentirà di reperire risorse per il rinnovo di tutto il materiale rotabile, dando la giusta dignità ai viaggiatori pendolari, e favorendo in questo modo il rilancio della cura del ferro, coraggiosamente intrapreso negli anni passati soprattutto a livello di amministrazioni locali, che costituisce l'unica soluzione per il riequilibrio modale degli spostamenti quotidiani in favore del ferro, con conseguenze cruciali per l'ambiente e per lo stato di salute delle grandi aree urbane, che beneficerebbero della riduzione degli autoveicoli ad uso privato sulle strade italiane.

Ritiene inoltre che tale misura rappresenterebbe, inoltre, una scelta in linea con il « pacchetto sul clima » dell'Unione europea, contribuendo alla riduzione delle emissioni inquinanti dell'atmosfera, che nel nostro Paese derivano in larga parte dal settore dei trasporti ovviamente su gomma, e, infine, avrebbe un impatto non secondario sulla sicurezza stradale attraverso un ricorso sempre più marginale dei

cittadini all'automobile. Evidenza infine che la sfida proposta è quindi di avviare un ambizioso programma di rinnovo del materiale rotabile della società Ferrovie dello Stato Spa, tramite il finanziamento per nuovi treni, consentendo altresì un rilancio nel settore dell'industria ferroviaria in crisi, come lo è quello dell'automobile. Basti pensare che dal 2000 al 2007 il totale delle carrozze delle Ferrovie dello Stato è diminuito da 85.889 a 58.098, le motrici da 5.272 a 4.823 ed i binari sono aumentati di ben 1.000 chilometri. Fa presente che nel nostro Paese ci sono eccellenze nella progettazione e nella costruzione di materiale rotabile e che riattivare la produzione in questo settore permetterebbe ai tanti suoi addetti e al relativo indotto di uscire dalla terribile prospettiva della cassa integrazione o, peggio ancora, del fallimento e della disoccupazione.

Ricorda che nel *vademecum* anticrisi che l'ONU proporrà al prossimo G20, per rilanciare una rivoluzione verde a livello mondiale, viene indicato, tra gli altri, il settore dei trasporti sostenibili come strategico, in quanto è in grado di produrre, oltre ad un miglioramento del clima, effetti immediati sull'occupazione creando quattro posti di lavoro indiretti ogni occupato in maniera diretta nel settore. Ricorda altresì che uno studio della FAIB (Federazione autonoma italiana benzinai aderente a Confesercenti) stima che in Italia siano quotidianamente erogati 109 milioni di litri di carburante; moltiplicando 0,01 euro per 109 milioni di litri abbiamo una stima giornaliera di 1 milione e 90.000 euro che andrebbero ad alimentare un fondo annuale di 397 milioni di euro circa.

Passando ad illustrare il contenuto dell'articolato, fa presente che in particolare, il comma 1 dell'articolo unico prevede un contributo quindicennale in favore della società Ferrovie dello Stato Spa, pari a 300 milioni di euro annui, per l'acquisto di nuovi treni. Tale contributo è finalizzato a realizzare una migliore correlazione tra lo sviluppo economico, l'assetto territoriale e l'organiz-

zazione dei trasporti, promuovendo il riequilibrio modale degli spostamenti quotidiani in favore del trasporto ferroviario. Il comma 2 provvede alla copertura finanziaria della norma, mediante un aumento delle accise su benzina, olio da gas o gasolio usato come carburante e gas di petrolio liquefatti (GPL) usati come carburante; l'aumento è fissato in 10 euro per mille litri di prodotto, che corrisponde a 1 centesimo di euro per litro. Fa presente quindi che la disponibilità complessiva derivante da tale incremento dovrebbe attestarsi su circa 360 milioni di euro annui, e quindi consentire, con ampio margine, di reperire la quota di 300 milioni che si intende attribuire alla società Ferrovie dello Stato. Avverte che il calcolo è stato eseguito sulla base del decreto del Viceministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico 7 marzo 2008, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale*, n. 67, che, disponendo la riduzione di 2 centesimi di euro al litro delle aliquote dell'accisa sui carburanti e l'azzeramento dell'aliquota per il gas da autotrazione, ne quantificava l'onere complessivo in 162 milioni di euro a bimestre (circa 970 milioni per anno la cui metà – trattandosi allora di 2 centesimi – corrispondeva a 485 milioni per anno, parte dei quali provenivano però dall'azzeramento dell'aliquota per il gas da autotrazione). Infine considera che, dato che l'allegato 1 annesso al testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative, di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, usa esplicitamente come riferimento per l'aliquota sul carburante per autotrazione, sia benzina che gasolio, l'unità di misura pari a « euro (...) per mille litri », si prevede un aumento di 10 euro ogni mille litri e cioè 1 centesimo di euro per litro.

Per le ragioni esposte auspica un rapido e favorevole esame della presente proposta di legge da parte dei due rami del Parlamento.

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

La seduta termina alle 15.30.

INDAGINE CONOSCITIVA

Martedì 31 marzo 2009. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI.

La seduta comincia alle 15.30.

Indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano.

Audizione di rappresentanti dell'Associazione italiana gestori aeroporti (ASSAEROPORTI).

(Svolgimento e conclusione).

Mario VALDUCCI, *presidente*, propone che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso. Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

Introduce, quindi, l'audizione.

Fulvio CAVALLERI, *vice presidente dell'Associazione italiana gestori aeroporti (ASSAEROPORTI)*, svolge una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Intervengono quindi per porre quesiti e formulare osservazioni i deputati: Emanuele FIANO (PD), Silvano MOFFA (PdL), Angelo COMPAGNON (UdC), Aurelio Salvatore MISITI (IdV), Antonino FOTI (PdL) e Fulvio BONAVIDACOLA (PD).

Fulvio CAVALLERI, *vice presidente dell'Associazione italiana gestori aeroporti (ASSAEROPORTI)*, risponde ai quesiti posti, fornendo ulteriori precisazioni.

Mario VALDUCCI, *presidente*, ringrazia i rappresentanti dell'Associazione italiana gestori aeroporti (ASSAEROPORTI) per il loro intervento. Dichiara quindi conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 16.15.

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

ALLEGATO

Disposizioni in materia di circolazione e sicurezza stradale.
C. 44 Zeller, 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
e C. 2177 Cosenza.

TESTO UNIFICATO ELABORATO DAL COMITATO RISTRETTO
ADOTTATO COME TESTO BASE

DISPOSIZIONI IN MATERIA
DI SICUREZZA STRADALE

CAPO I

MODIFICHE AL CODICE DELLA
STRADA, DI CUI AL DECRETO LEGISLA-
TIVO 30 APRILE 1992, N. 285

ARTICOLO 1.

(Modifiche agli articoli 6, 72 e 77 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di dispositivi di equipaggiamento dei veicoli e di produzione e commercializzazione di pneumatici non omologati).

1. Alla lettera *e*) del comma 4 dell'articolo 6 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, di seguito denominato «decreto legislativo n. 285 del 1992», le parole: «o degli speciali pneumatici per la marcia su neve o ghiaccio» sono sostituite dalle seguenti: «o degli pneumatici invernali idonei alla marcia su neve o ghiaccio».

2. Al comma 2 dell'articolo 72 del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, è aggiunta in fine la seguente lettera:

«*c-bis*) sistemi elettronici per il controllo della frenata e della stabilità».

3. All'articolo 77 del decreto legislativo n. 285 del 1992, dopo il comma 3 è inserito il seguente:

«*3-bis*. Chiunque importa, produce per la commercializzazione sul territorio nazionale ovvero commercializza pneumatici di tipo non omologato è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 742 a euro 2.970. Gli pneumatici di cui al presente comma sono soggetti a sequestro e confisca ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI».

4. Le previsioni di cui all'articolo 122, comma 8, del regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, di seguito denominato «regolamento», relative agli pneumatici da neve sono riferite agli pneumatici invernali.

5. Il Governo adotta le modifiche al regolamento di cui al comma 3 entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

ARTICOLO 2.

(Modifiche agli articoli 79, 80 e 97 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di sanzioni per veicoli circolanti in condizioni di non efficienza e per ciclomotori alterati e in materia di omessa revisione).

1. Al comma 4 dell'articolo 79 del decreto legislativo n. 285 del 1992, dopo le

parole: « non regolarmente installati », sono inserite le seguenti: « ovvero circola con i dispositivi di cui all'articolo 80, comma 1, del presente codice e all'articolo 238 del regolamento non funzionanti, ».

2. Al comma 14 dell'articolo 80 del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al primo periodo, la parola: « Chiunque » è sostituita dalle seguenti: « Ad esclusione dei casi previsti dall'articolo 176, comma 18, chiunque »;

b) al secondo periodo, le parole da: « ovvero » fino a: « revisione » sono soppresse;

c) il terzo periodo è sostituito dai seguenti: « In tali casi, l'organo accertatore annota sulla carta di circolazione che il veicolo è sospeso dalla circolazione fino all'effettuazione della revisione. È consentita la circolazione del veicolo al solo fine di recarsi presso uno dei soggetti di cui al comma 8 ovvero presso il competente ufficio del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici per la prescritta revisione. Al di fuori di tali ipotesi, nel caso in cui si circoli con un veicolo sospeso dalla circolazione in attesa dell'esito della revisione, si applica la sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo per novanta giorni, secondo le disposizioni del capo I, sezione II, del titolo VI ».

3. All'articolo 97 del decreto legislativo n. 285 del 1992, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 5, primo periodo, le parole da: « da euro 74 a euro 296 » fino alla fine del comma sono sostituite dalle seguenti: « da euro 1.000 a euro 4.000. Alla sanzione da euro 148 a euro 594 è soggetto chi effettua sui ciclomotori modifiche idonee ad aumentarne la velocità oltre i limiti previsti dall'articolo 52 »;

b) al comma 10, le parole: « da euro 22 a euro 88 » sono sostituite dalle seguenti: « da euro 74 a euro 296 ».

ARTICOLO 3.

(Modifiche agli articoli 94, 100 e 103 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di targa personale).

1. All'articolo 94 del decreto legislativo n. 285 del 1992, il comma 2 è sostituito dal seguente:

« 2. L'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, su richiesta avanzata dall'acquirente entro il termine di cui al comma 1, provvede all'emissione ed al rilascio di una nuova carta di circolazione che tenga conto dei mutamenti di cui al medesimo comma. Nel caso dei trasferimenti di residenza l'ufficio di cui al periodo precedente procede all'aggiornamento della carta di circolazione ».

2. All'articolo 100 del decreto legislativo n. 285 del 1992, dopo il comma 3 è aggiunto il seguente:

« 3-bis. Le targhe di cui ai commi 1, 2 e 3, sono personali, non possono essere abbinate contemporaneamente a più di un veicolo e 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 ».

3. Al comma 1 dell'articolo 103 del decreto legislativo n. 285 del 1992 le parole: « , la carta di circolazione e le targhe » sono sostituite dalle seguenti: « e la carta di circolazione ».

4. Con regolamento da emanare, ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono disciplinate le modalità di applicazione delle disposizioni di cui ai commi 1, 2 e 3, con particolare riferimento alle procedure di annotazione dei veicoli nell'Archivio nazionale dei veicoli, di cui agli articoli 225 e 226 del decreto legislativo n. 285 del 1992, e nel P.R.A., agli adempimenti conseguenti al trasferimento di proprietà, alla costituzione di

usufrutto, alla stipulazione di locazione con facoltà di acquisto, all'esportazione all'estero ed alla cessazione dalla circolazione dei veicoli medesimi e a quelli previsti dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 19 settembre 2000, n. 358.

5. Le disposizioni di cui ai commi 1, 2 e 3 si applicano a decorrere dalla data di entrata in vigore del regolamento di cui al comma 4.

ARTICOLO 4.

(Modifiche all'articolo 115 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di guida accompagnata).

1. All'articolo 115 del decreto legislativo n. 285 del 1992, dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

« 1-*bis*. Ai minori che hanno compiuto diciassette anni e che sono titolari di patente di guida è consentita, a fini di esercitazione, la guida di autoveicoli di massa complessiva a pieno carico non superiore a 3,5 t, con esclusione del traino di qualunque tipo di rimorchio, e comunque nel rispetto dei limiti di potenza specifica riferita alla tara di cui all'articolo 117, comma 2-*bis*, purché accompagnati da un conducente titolare di patente di categoria B o superiore da almeno dieci anni, previo rilascio di apposita autorizzazione da parte del competente ufficio del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, su istanza presentata al medesimo ufficio dal genitore o dal legale rappresentante del minore.

1-*ter*. Il minore autorizzato ai sensi del comma 1-*bis* può procedere alla guida accompagnato da uno dei soggetti indicati al medesimo comma solo dopo aver effettuato almeno dieci ore di corso pratico di guida, delle quali almeno quattro in autostrada o su strade extraurbane e due in condizione di visione notturna, presso un'autoscuola con istruttore abilitato e autorizzato.

1-*quater*. Nelle ipotesi di guida di cui al comma 1-*bis*, sul veicolo non può prendere posto, oltre al conducente, un'altra persona che non sia l'accompagnatore. Il veicolo adibito a tale guida deve essere munito di apposito contrassegno recante le lettere alfabetiche « GA ». Chiunque viola le disposizioni del presente comma è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria di cui al terzo periodo del comma 8 e al comma 9 dell'articolo 122.

1-*quinqüies*. Nelle ipotesi di guida di cui al comma 1-*bis* si applicano le prescrizioni di cui al comma 2 dell'articolo 117 e, in caso di violazioni, la sanzione amministrativa pecuniaria di cui al comma 5 del medesimo articolo. L'accompagnatore è responsabile del pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie in solido con il genitore o con il legale rappresentante del conducente minore autorizzato ai sensi del comma 1-*bis*.

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 revisione della patente di guida posseduta, ai sensi dell'articolo 128. L'esito negativo dell'esame di revisione comporta anche la revoca dell'autorizzazione alla guida accompagnata.

1-*septies*. Il minore autorizzato ai sensi del comma 1-*bis* che guida senza avere a fianco l'accompagnatore indicato nell'autorizzazione è punito con le sanzioni amministrative previste dall'articolo 122, comma 8, primo e secondo periodo ».

2. Con regolamento del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti da adottare ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabilite le norme di attuazione dei commi da 1-*bis* a 1-*septies* dell'articolo 115 del decreto legislativo n. 285 del 1992, introdotti dal comma 1 del presente articolo, con particolare rife-

rimento alle condizioni soggettive e oggettive alle quali l'autorizzazione può essere richiesta e alle modalità di rilascio, alle condizioni di espletamento dell'attività di guida autorizzata, ai contenuti e alle modalità di certificazione del percorso didattico che il minore autorizzato deve seguire presso un'autoscuola, ai requisiti soggettivi dell'accompagnatore nonché alle caratteristiche del contrassegno di cui al comma 1-*quater* del citato articolo 115.

ARTICOLO 5.

(Modifiche all'articolo 117 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di limitazioni nella guida).

1. All'articolo 117 del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, le parole: « della velocità di 100 km/h per le autostrade e di 90 km/h per le strade extraurbane principali » sono sostituite dalle seguenti: « della velocità di 90 km/h per le autostrade e di 70 km/h per le strade extraurbane principali »;

b) al comma 2-*bis* le parole: « superiore a 50 kw/t » sono sostituite dalle seguenti: « superiore a 55 kw/t e, nel caso di veicoli di categoria M1, di potenza assoluta non superiore a 70 kw/t ».

2. Le disposizioni di cui alla lettera b) del comma 1 si applicano ai titolari di patente di guida di categoria B rilasciata a decorrere dal centottantesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge.

3. Il comma 1 dell'articolo 24 del decreto-legge 30 dicembre 2008, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2009, n. 14, è abrogato.

ARTICOLO 6.

(Modifiche agli articoli 122 e 123 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di esercitazioni di guida e di autoscuole).

1. All'articolo 122 del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo le parole: « è rilasciata » sono inserite le seguenti: « , previo superamento della prova di controllo delle cognizioni di cui all'articolo 121, comma 1, »;

b) dopo il comma 5 è inserito il seguente:

« 5-*bis*. L'aspirante al conseguimento della patente di guida di categoria B deve effettuare esercitazioni in autostrada o su strade extraurbane e in condizione di visione notturna presso un'autoscuola con istruttore abilitato e autorizzato. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono stabilite la disciplina e le modalità di svolgimento delle esercitazioni di cui al presente comma ».

2. Il comma 1 dell'articolo 122 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come modificato dalla lettera a) del comma 1 del presente articolo, si applica alle domande per il conseguimento della patente di guida presentate a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. Il decreto di cui al comma 5-*bis* dell'articolo 122 del decreto legislativo n. 285 del 1992, introdotto dalla lettera b) del comma 1 del presente articolo, è emanato entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

4. All'articolo 123 del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 4, secondo periodo, le parole: « dell'idoneità tecnica » sono sostituite dalle seguenti: « dei requisiti di cui al comma 5, ad eccezione della capacità finanziaria »;

b) al comma 5, primo periodo, dopo la parola: « biennale » sono aggiunte le seguenti: « , maturata negli ultimi cinque anni »;

c) al comma 7, primo periodo, dopo le parole: « L'autoscuola », sono aggiunte le seguenti: « deve svolgere l'attività di formazione dei conducenti per il conseguimento di qualsiasi categoria di patente, »;

d) al medesimo comma 7, secondo periodo, le parole da: « le dotazioni complessive » fino alla fine del periodo sono sostituite dalle seguenti: « le autoscuole consorziate possono demandare, integralmente o parzialmente, al centro di istruzione automobilistica la formazione dei conducenti al conseguimento delle patenti di categoria C, D, CE e DE e dei documenti di abilitazione e qualificazione professionale. In caso di applicazione del periodo precedente, le dotazioni complessive, in personale e attrezzature, delle singole autoscuole consorziate possono essere adeguatamente ridotte. »;

e) dopo il comma 7 è inserito il seguente:

« 7-bis. In ogni caso l'attività non può essere iniziata prima della verifica del possesso dei requisiti prescritti. La verifica di cui al presente comma è ripetuta successivamente ad intervalli di tempo non superiori tre anni »;

f) al comma 10, dopo le parole: « per conducenti; » sono inserite le seguenti: « le modalità di svolgimento delle verifiche di cui al comma 7-bis; ».

g) dopo il comma 11-bis è inserito il seguente:

« 11-ter. Lo svolgimento dei corsi di formazione di insegnanti ed istruttori di cui al comma 10 è sospeso dalla provincia territorialmente competente in relazione alla sede del soggetto che svolge i corsi:

a) per un periodo da uno a tre mesi, quando il corso non si tiene regolarmente;

b) per un periodo da tre a sei mesi, quando il corso si tiene in carenza dei

requisiti relativi all'idoneità dei docenti, alle attrezzature tecniche e al materiale didattico. »

h) al comma 13, primo periodo, sono aggiunte in fine le seguenti parole: « fermo quanto previsto dal comma 7-bis ».

5. Le autoscuole che esercitano attività di formazione dei conducenti esclusivamente per il conseguimento delle patenti di categoria A e B si adeguano a quanto disposto dal comma 7 dell'articolo 123 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come modificato dal comma 4 del presente articolo, a decorrere dalla prima variazione della titolarità dell'autoscuola successiva alla data di entrata in vigore della presente legge.

6. Con il decreto di cui al comma 5-septies dell'articolo 10 del decreto-legge 31 gennaio 2007, n. 7, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 aprile 2007, n. 40, sono disciplinate le procedure per l'irrogazione delle sanzioni previste dal comma 11-ter del decreto legislativo n. 285 del 1992, introdotto dal presente articolo.

ARTICOLO 7.

(Modifiche all'articolo 126-bis del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di patente a punti, e alla tabella dei punteggi allegata).

1. Alla tabella dei punteggi allegata all'articolo 126-bis del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al capoverso « Art. 142 », le parole: « Comma 8 - 5 » e « Commi 9 e 9-bis - 10 » sono sostituite dalle seguenti: « Comma 8 - 3 », « Comma 9 - 6 » e « Comma 9-bis - 10 »;

b) al capoverso « Art. 174 », le parole: « Comma 4 - 2 », « Comma 5 - 2 » e « Comma 7 - 1 » sono sostituite, rispetti-

vamente, dalle seguenti: « Commi 5, 8 e 10 - 5 », « Commi 6, 9 e 12 - 10 » e « Comma 11 - 2 »;

c) al capoverso « Art. 176 », le parole: « Comma 19 - 10 » sono soppresse;

d) al capoverso « Art. 178 », le parole: « Comma 3 - 2 » e « Comma 4 - 1 » sono sostituite, rispettivamente, dalle seguenti: « Commi 5, 8 e 10 - 5 », « Commi 6, 9 e 12 - 10 » e « Comma 11 - 2 »;

e) al capoverso « Art. 191 », le parole: « Comma 1 - 5 », « Comma 2 - 2 » e « Comma 3 - 5 » sono sostituite, rispettivamente, dalle seguenti: « Comma 1 - 8 », « Comma 2 - 4 » e « Comma 3 - 8 » e le parole: « Comma 4 - 3 » sono soppresse.

ARTICOLO 8.

(Modifiche all'articolo 128 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di revisione della patente di guida).

1. All'articolo 128 del decreto legislativo n. 285 del 1992, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, primo periodo, le parole: « previsti dall'articolo 187 » sono sostituite dalle seguenti: « previsti dagli articoli 186 e 187 »;

b) dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

« 1-bis. 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, deve darne tempestiva comunicazione scritta e riservata, nel rispetto delle disposizioni del codice in materia di protezione dei dati personali, di cui al decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, e successive modificazioni, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Dipartimento competente dispone la revisione della patente di guida per l'accertamento dei requisiti di idoneità psicofisica nei confronti del soggetto già titolare di patente, ovvero richiede che il soggetto,

non ancora titolare di patente e che ne faccia richiesta, si sottoponga a visita medica presso la commissione medica locale di cui all'articolo 119, comma 4, ai fini del conseguimento del certificato medico utile per il rilascio dell'autorizzazione ad esercitarsi alla guida. Con decreto del Ministro della salute, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono dettate le disposizioni per l'attuazione del presente comma, anche con riferimento alle patologie che comportano per il medico curante l'obbligo di provvedere alla comunicazione.

1-ter. I responsabili delle unità di terapia intensiva o di neurochirurgia presso le quali è avvenuto il ricovero di soggetti che hanno subito gravi traumi cranici o che sono in coma sono obbligati a dare comunicazione dei casi di coma di durata superiore a 48 ore agli uffici provinciali del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici. In seguito a tale comunicazione i soggetti di cui al periodo precedente sono tenuti alla revisione della patente di guida. La successiva idoneità alla guida è valutata dalla commissione medica locale di cui all'articolo 119, comma 4, sentito lo specialista dell'unità riabilitativa che ha seguito l'evoluzione clinica del paziente

1-quater. È sempre disposta la revisione della patente di guida di cui al comma 1 quando il conducente sia stato coinvolto in un incidente stradale e a suo carico sia stata contestata la violazione di una delle disposizioni del presente codice da cui consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida.

1-quinquies. È sempre disposta la revisione della patente di guida di cui al comma 1 quando il conducente minore degli anni diciotto sia autore materiale di una violazione delle norme del presente codice da cui è previsto che consegua l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida. »;

c) il comma 2 è sostituito dal seguente:

« 2. Nei confronti del titolare di patente di guida che non si sottoponga, nei termini prescritti, agli accertamenti di cui ai commi da 1 a 1-*quinqüies* è sempre disposta la sospensione della patente di guida fino al superamento con esito favorevole degli accertamenti stessi. La sospensione decorre dal giorno successivo allo scadere del termine indicato nell'invito a sottoporsi ad accertamento ai fini della revisione, senza necessità di emissione di un ulteriore provvedimento da parte degli uffici provinciali o del prefetto. Chiunque circola durante il periodo di sospensione della patente di guida è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 148 a euro 592 e alla sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente di cui all'articolo 219. Le stesse disposizioni si applicano anche a chiunque sia stato dichiarato, a seguito di un accertamento sanitario effettuato ai sensi dei commi da 1 a 1-*quinqüies*, temporaneamente inidoneo alla guida. »;

d) il comma 3 è abrogato.

ARTICOLO 9.

(Modifica all'articolo 142 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di velocità dei veicoli).

1. All'articolo 142 del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, secondo periodo, dopo le parole « di marcia, » sono inserite le seguenti: « dotate di apparecchiature debitamente omologate per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, »;

b) al comma 6-*bis* le parole « o di dispositivi » sono sostituite dalle seguenti: « e di dispositivi »;

c) al comma 9, le parole da: « da euro 370 a euro 1.458 » fino alla fine del comma sono sostituite dalle seguenti « da

euro 500 a euro 2.000. Dalla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da tre a sei mesi »;

d) al comma 9-*bis*, le parole « da euro 500 a euro 2.000 » sono sostituite dalle seguenti: « da euro 800 a euro 3.200 »;

e) è aggiunto in fine il seguente comma « 12-*bis*. Sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali e secondarie non comunali ai Corpi e ai servizi di polizia municipale di cui al comma 1, lettera e), dell'articolo 12 è precluso l'accertamento delle violazioni ai 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 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 ».

ARTICOLO 10.

(Modifiche all'articolo 162 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di segnalazione di veicolo fermo).

1. All'articolo 162 del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1 le parole « esclusi i velocipedi, i ciclomotori a due ruote e i motocicli » sono soppresse;

b) dopo il comma 4-*ter* è aggiunto il seguente:

« 4-*quater*. Il conducente di velocipede che circola fuori dai centri abitati, da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere, e il conducente di velocipede che circola nelle gallerie ha l'obbligo di indossare un giubbotto o bretelle retroriflettenti ad alta visibilità, di cui al comma 4-*ter* ».

ARTICOLO 11.

(Modifiche all'articolo 171 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di uso del casco protettivo per gli utenti di veicoli a due ruote).

1. Al comma 1 dell'articolo 171 del decreto legislativo n. 285 del 1992 le parole: « secondo la normativa stabilita dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti » sono sostituite dalle seguenti: « in conformità con i regolamenti emanati dall'Ufficio europeo per le Nazioni Unite - Commissione Economica per l'Europa e con la normativa comunitaria ».

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano a decorrere dal sessantesimo giorno successivo all'entrata in vigore della presente legge.

ARTICOLO 12.

(Modifiche agli articoli 174, 176, 178 e 179 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone o cose, di comportamenti durante la circolazione, di documenti di viaggio e di dispositivi).

1. L'articolo 174 del decreto legislativo n. 285 del 1992, è sostituito dal seguente:

« ART. 174. – *(Durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone o di cose).* – 1. La durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone o di cose e i relativi controlli sono disciplinati dalle norme previste dal regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006.

2. I registri di servizio, gli estratti del registro e le copie dell'orario di servizio di cui al regolamento (CE) n. 561/2006 devono essere esibiti, per il controllo, al personale cui sono stati affidati i servizi di polizia stradale ai sensi dell'articolo 12 del presente codice. I registri di servizio di cui al citato regolamento, conservati dall'impresa, devono essere esibiti, per il con-

trollo, anche ai funzionari del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici e dell'ispettorato del lavoro.

3. Le sanzioni per le violazioni delle norme di cui al presente articolo si applicano per ciascuna giornata o settimana lavorativa. Tali violazioni possono essere sempre accertate attraverso le risultanze o le registrazioni dei dispositivi di controllo installati sui veicoli nonché attraverso i documenti di cui al comma 2.

4. Il conducente che supera la durata dei periodi di guida prescritti dal regolamento (CE) n. 561/2006 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 143 a euro 570. La stessa sanzione si applica al conducente che non osserva le disposizioni relative ai periodi di riposo giornaliero o settimanale di cui al citato regolamento.

5. Quando le violazioni di cui al comma 4 hanno durata superiore a un'ora ma non superiore a due ore, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 296 a euro 1.188.

6. Quando le violazioni di cui al comma 4 hanno durata superiore a due ore, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 370 a euro 1.485.

7. Il conducente che, durante la guida, non rispetta le disposizioni relative alle interruzioni di cui al regolamento (CE) n. 561/2006 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 143 a euro 570.

8. Quando la violazione di cui al comma 7 ha durata superiore al 10 per cento rispetto al limite massimo di durata della guida senza interruzioni ovvero a quello di durata minima dell'interruzione prescritti dal regolamento (CE) n. 561/2006, ma non superiore al 20 per cento rispetto ai limiti suddetti, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 296 a euro 1.188.

9. Quando la violazione di cui al comma 7 ha durata superiore al 20 per cento rispetto ai limiti previsti dal regolamento (CE) n. 561/2006, si applica la

sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 370 a euro 1.485.

10. Il conducente che è sprovvisto dell'estratto del registro di servizio o della copia dell'orario di servizio di cui al regolamento (CE) n. 561/2006 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 296 a euro 1.188. La stessa sanzione si applica a chiunque non ha con sé o tiene in modo incompleto o alterato l'estratto del registro di servizio o copia dell'orario di servizio, salva l'applicazione delle sanzioni previste dalla legge penale, ove il fatto costituisca reato.

11. Le sanzioni di cui ai commi 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10 si applicano anche agli altri membri dell'equipaggio che non osservano le prescrizioni previste dal regolamento (CE) n. 561/2006.

12. Nei casi previsti dai commi 4, 5, 6, 7, 8 e 9 l'organo accertatore, oltre all'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie, provvede al ritiro temporaneo dei documenti di guida, intima al conducente del veicolo di non proseguire il viaggio se non dopo aver effettuato i prescritti periodi di interruzione o di riposo e dispone che, con tutte le cautele, il veicolo sia condotto in luogo idoneo per la sosta, ove deve permanere per il periodo necessario; del ritiro dei documenti di guida e dell'intimazione è fatta menzione nel verbale di contestazione. Nel verbale è indicato anche il comando o l'ufficio da cui dipende l'organo accertatore dove, una volta completati le interruzioni o i riposi prescritti, il conducente è autorizzato a recarsi per ottenere la restituzione dei documenti in precedenza ritirati; a tal fine, il conducente deve seguire il percorso stradale espressamente indicato nel medesimo verbale. Il comando o l'ufficio restituiscono la patente e la carta di circolazione del veicolo dopo aver constatato che il viaggio può essere ripreso nel rispetto delle condizioni richieste dal presente articolo. Chiunque circola durante il periodo in cui è stato intimato di non proseguire il viaggio è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.626 a euro 6.507, nonché con il ritiro immediato della patente di guida.

13. Alle violazioni della normativa comunitaria sui tempi di guida, di interruzione e di riposo commesse in un altro Stato membro dell'Unione europea, se accertate in Italia dagli organi di cui al comma 12, si applicano le sanzioni previste dalla normativa italiana in materia, salvo che la contestazione non sia già avvenuta in un altro Stato membro; a tale fine, per l'esercizio dei rimedi previsti dagli articoli 203 e 204-*bis*, il luogo della commessa violazione si considera quello dove è stato operato l'accertamento in Italia.

14. Per le violazioni delle norme di cui al presente articolo l'impresa, da cui dipende il lavoratore al quale la violazione si riferisce, è obbligata in solido con l'autore della violazione al pagamento della somma da questo dovuta.

15. L'impresa che, nell'esecuzione dei trasporti, non osserva le disposizioni contenute nel regolamento (CE) n. 561/2006, ovvero non tiene i documenti prescritti o li tiene scaduti, incompleti o alterati, è soggetta alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 296 a euro 1.188 per ciascun dipendente cui la violazione si riferisce, salva l'applicazione delle sanzioni previste dalla legge penale, ove il fatto costituisca reato.

16. Nel caso di ripetute inadempienze, tenuto conto anche della loro entità e frequenza, l'impresa che effettua il trasporto di persone ovvero di cose in conto proprio ai sensi dell'articolo 83 incorre nella sospensione, per un periodo da uno a tre mesi, del titolo abilitativo o dell'autorizzazione al trasporto riguardante il veicolo cui le infrazioni si riferiscono, se, a seguito di diffida rivolta dall'autorità competente a regolarizzare in un congruo termine la sua posizione, non vi abbia provveduto.

17. Qualora l'impresa di cui al comma 16, malgrado il provvedimento adottato a suo carico, continui a dimostrare una costante recidività nel commettere infrazioni, anche nell'eventuale esercizio di altri servizi di trasporto, incorre nella decadenza o revoca del provvedimento che

l'abilita o l'autorizza al trasporto cui le ripetute infrazioni maggiormente si riferiscono.

18. La sospensione, la decadenza o la revoca di cui al presente articolo sono disposte dall'autorità che ha rilasciato il titolo che abilita al trasporto. I provvedimenti di revoca e di decadenza sono atti definitivi.

19. Quando le ripetute inadempienze di cui ai commi 16 e 17 sono commesse con veicoli adibiti al trasporto di persone o di cose in conto terzi, si applicano le disposizioni dell'articolo 5, comma 6, del decreto legislativo 22 dicembre 2000, n. 395 ».

2. Al comma 22 dell'articolo 176 del decreto legislativo n. 285 del 1992 le parole: « della sospensione della patente di guida per un periodo da sei a ventiquattro mesi » sono sostituite dalle seguenti: « della revoca della patente di guida »

3. L'articolo 178 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è sostituito dal seguente:

« ART. 178. – (*Documenti di viaggio per trasporti professionali con veicoli non muniti di cronotachigrafo*). – 1. La durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone o di cose non muniti di dispositivo di controllo di cui all'articolo 179 è disciplinata dalle disposizioni dell'accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli adetti ai trasporti internazionali su strada (AETR), concluso a Ginevra il 1° luglio 1970, e successive modificazioni, reso esecutivo con legge 6 marzo 1976, n. 112. Al rispetto delle disposizioni dello stesso accordo sono tenuti i conducenti dei veicoli di cui al paragrafo 3 dell'articolo 2 del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006.

2. I registri di servizio, i libretti individuali, gli estratti del registro di servizio e le copie dell'orario di servizio di cui all'accordo indicato al comma 1 devono essere esibiti, per il controllo, agli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12. I libretti individuali conservati dall'impresa

e i registri di servizio devono essere esibiti, per il controllo, anche ai funzionari del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici.

3. Le sanzioni per violazioni delle norme di cui al presente articolo si applicano per ciascuna giornata o settimana lavorativa. Tali violazioni possono essere sempre accertate attraverso le risultanze o le registrazioni dei dispositivi di controllo installati sui veicoli nonché attraverso i documenti di cui al comma 2.

4. Il conducente che supera la durata dei periodi di guida prescritti dall'accordo di cui al comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 143 a euro 570. La stessa sanzione si applica al conducente che non osserva le disposizioni relative ai periodi di riposo giornaliero o settimanale.

5. Quando le violazioni di cui al comma 4 hanno durata superiore a un'ora ma non superiore a due ore, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 296 a euro 1.188.

6. Quando le violazioni di cui al comma 4 hanno durata superiore a due ore, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 370 a euro 1.485.

7. Il conducente che, durante la guida, non rispetta le disposizioni relative alle interruzioni previste dall'accordo di cui al comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 143 a euro 570.

8. Quando la violazione di cui al comma 7 ha durata superiore al 10 per cento rispetto al limite massimo di durata della guida senza interruzioni ovvero a quello di durata minima dell'interruzione prescritti dall'accordo di cui al comma 1, ma non superiore al 20 per cento rispetto ai limiti suddetti, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 296 a euro 1.188.

9. Quando la violazione di cui al comma 7 ha durata superiore al 20 per cento rispetto ai limiti prescritti dall'accordo di cui al comma 1, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 370 a euro 1.485.

10. Il conducente che è sprovvisto del libretto individuale di controllo, dell'estratto del registro di servizio o della copia dell'orario di servizio previsti dall'accordo di cui al comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 296 a euro 1.188. La stessa sanzione si applica a chiunque non ha con sé o tiene in modo incompleto o alterato il libretto individuale di controllo, l'estratto del registro di servizio o copia dell'orario di servizio, salva l'applicazione delle sanzioni previste dalla legge penale, ove il fatto costituisca reato.

11. Le sanzioni di cui ai commi 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10 si applicano anche agli altri membri dell'equipaggio che non osservano le prescrizioni previste dall'accordo di cui al comma 1.

12. Nei casi previsti dai commi 4, 5, 6, 7, 8 e 9 si applicano le disposizioni di cui al comma 12 dell'articolo 174.

13. Per le violazioni delle norme di cui al presente articolo l'impresa, da cui dipende il lavoratore al quale la violazione si riferisce, è obbligata in solido con l'autore della violazione al pagamento della somma da questo dovuta.

14. L'impresa che, nell'esecuzione dei trasporti, non osserva le disposizioni contenute nell'accordo di cui al comma 1, ovvero non tiene i documenti prescritti o li tiene scaduti, incompleti o alterati, è soggetta alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 296 a euro 1.188 per ciascun dipendente cui la violazione si riferisce, salva l'applicazione delle sanzioni previste dalla legge penale, ove il fatto costituisca reato.

15. In caso di ripetute inadempienze si applicano le disposizioni di cui ai commi 16, 17, 18 e 19 dell'articolo 174. Quando le ripetute violazioni sono commesse alla guida di veicoli immatricolati in Stati non facenti parte dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, la sospensione, la decadenza o la revoca di cui ai medesimi commi dell'articolo 174 si applicano all'autorizzazione o al diverso titolo, comunque denominato, che consente di effettuare trasporti internazionali ».

4. All'articolo 179 del decreto legislativo n. 285 del 1992, dopo il comma 8 è inserito il seguente:

« 8-bis. In caso di incidente con danno a persone o a cose, il comando dal quale dipende l'agente accertatore segnala il fatto all'autorità competente, che dispone la verifica presso la sede del titolare della licenza o dell'autorizzazione al trasporto o dell'iscrizione all'albo degli autotrasportatori di cose, per l'esame dei dati sui tempi di guida e di riposo relativi all'anno in corso ».

ARTICOLO 13.

(Modifiche agli articoli 186 e 187 del decreto legislativo n. 285 del 1992 e introduzione dell'articolo 186-bis, in materia di guida sotto l'influenza dell'alcool e in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti e psicotrope).

1. All'articolo 186 del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) alla lettera c) del comma 2, le parole da: « da tre mesi » fino alla fine della lettera sono sostituite dalle seguenti: « da sei mesi ad un anno, qualora sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro (g/l). All'accertamento del reato consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a due anni. La patente di guida è sempre revocata, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI, in caso di recidiva nel biennio. Ai fini del ritiro della patente si applicano le disposizioni dell'articolo 223. Con la sentenza di condanna ovvero di applicazione della pena a richiesta delle parti, anche se è stata applicata la sospensione condizionale della pena, è sempre disposta la confisca del veicolo con il quale è stato commesso il reato ai sensi dell'articolo 240, secondo comma, del codice penale, salvo che il veicolo stesso appartenga a persona estra-

nea al reato. Ai fini del sequestro si applicano le disposizioni di cui all'articolo 224-ter »;

b) il comma 2-bis è sostituito dal seguente:

« 2-bis. Se il conducente in stato di ebbrezza provoca un incidente stradale, le pene di cui al comma 2 del presente articolo e al comma 3 dell'articolo 186-bis sono raddoppiate ed è disposto il fermo amministrativo del veicolo per centottanta giorni, salvo che il veicolo appartenga a persona estranea al reato. Qualora per il conducente che provochi un incidente stradale sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro (g/l), fatto salvo quanto previsto dal quinto e sesto periodo della lettera c) del comma 2, la patente di guida è sempre revocata ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI. Ai fini del ritiro della patente si applicano le disposizioni di cui all'articolo 223. È fatta salva in ogni caso l'applicazione dell'articolo 222 »;

c) al comma 5, il terzo periodo è sostituito dal seguente: « Copia della certificazione di cui al periodo precedente deve essere tempestivamente trasmessa, a cura dell'organo di Polizia che ha proceduto agli accertamenti, al prefetto del luogo della commessa violazione per gli eventuali provvedimenti di competenza ».

2. Dopo l'articolo 186 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è inserito il seguente:

« ART. 186-bis. — (*Guida sotto l'influenza dell'alcool per conducenti con età inferiore a 21 anni e per chi esercita professionalmente l'attività di trasporto di persone o cose*). — 1. È vietato guidare dopo aver assunto bevande alcoliche e sotto l'influenza di queste per:

a) i conducenti di età inferiore ad anni ventuno ed i conducenti nei primi tre anni dal conseguimento della patente di guida di categoria B;

b) i conducenti che esercitano l'attività di trasporto di persone, di cui agli articoli 85, 86 e 87;

c) i conducenti che esercitano l'attività di trasporto di cose, di cui agli articoli 88, 89 e 90;

d) i 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.

2. I soggetti di cui al comma 1 che guidino dopo aver assunto bevande alcoliche e sotto l'influenza di queste sono puniti con la sanzione pecuniaria amministrativa da euro 200 a euro 800, qualora sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 0 (zero) e non superiore a 0,5 grammi per litro (g/l). Nel caso in cui il conducente, nelle condizioni di cui al periodo precedente, provochi un incidente, le sanzioni di cui al medesimo periodo sono raddoppiate.

3. Per i soggetti di cui al comma 1, ove incorrano nei reati di cui all'articolo 186, comma 2, lettere a), b) e c), le pene e la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida ivi previste sono aumentate da un terzo alla metà.

4. Le circostanze attenuanti concorrenti con le aggravanti di cui al comma 3 non possono essere ritenute equivalenti o prevalenti rispetto a queste. Le diminuzioni di pena si operano sulla quantità della stessa risultante dall'aumento conseguente alla predetta aggravante.

5. La patente di guida è sempre revocata, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI, qualora sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro (g/l) per i soggetti di cui alla lettera d) del comma 1, ovvero in caso di recidiva nel

triennio per gli altri soggetti di cui al medesimo comma. Ai fini del ritiro della patente si applicano le disposizioni dell'articolo 223. È fatta salva l'applicazione delle disposizioni di cui al quinto e sesto periodo della lettera c) del comma 2 dell'articolo 186.

6. Si applicano le disposizioni di cui ai commi da 3 a 9 dell'articolo 186, ad esclusione del primo periodo del comma 7 del citato articolo 186. Salvo che il fatto costituisca più grave reato, in caso di rifiuto dell'accertamento di cui ai commi 3, 4 o 5 dell'articolo 186, il conducente di cui al comma 1 del presente articolo è punito con le pene di cui al comma 3.

7. Il conducente minore di anni diciotto, per il quale sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 0 (zero) grammi per litro, non può conseguire la patente di guida di categoria B prima del compimento del ventunesimo anno di età ».

3. All'articolo 187 del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, le parole da: « da tre mesi » fino alla fine del comma sono sostituite dalle seguenti: « da sei mesi ad un anno. All'accertamento del reato consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a due anni. Per i soggetti di cui al comma 1 dell'articolo 186-bis, le pene di cui al primo periodo e la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida di cui al secondo periodo sono aumentate da un terzo alla metà. Si applicano le disposizioni di cui al comma 4 dell'articolo 186-bis. La patente di guida è sempre revocata, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI, quando il reato è commesso da uno dei soggetti di cui alla lettera d) del comma 1 dell'articolo 186-bis, ovvero in caso di recidiva nel triennio. Ai fini del ritiro della patente si applicano le disposizioni di cui all'articolo 223. Con la sentenza di condanna ovvero di applicazione

della pena a richiesta delle parti, anche se è stata applicata la sospensione condizionale della pena, è sempre disposta la confisca del veicolo con il quale è stato commesso il reato ai sensi dell'articolo 240, secondo comma, del codice penale, salvo che il veicolo stesso appartenga a persona estranea al reato. Ai fini del sequestro si applicano le disposizioni di cui all'articolo 224-ter. »;

b) al comma 1-bis, le parole da: « e si applicano » fino alla fine del comma sono sostituite dalle seguenti: « e, fatto salvo quanto previsto dal settimo e ottavo periodo del comma 1, la patente di guida è sempre revocata ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI. Ai fini del ritiro della patente si applicano le disposizioni di cui all'articolo 223. È fatta salva in ogni caso l'applicazione dell'articolo 222 »;

c) al comma 5, il secondo periodo è soppresso.

ARTICOLO 14.

(Modifica all'articolo 208 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di destinazione dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie).

1. All'articolo 208 del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo la lettera c) del comma 2, sono aggiunte le seguenti:

« c-bis) al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nella misura del 20 per cento del totale annuo, per la realizzazione degli interventi previsti nei programmi annuali di attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale; una quota non inferiore ad un quarto delle risorse di cui alla presente lettera è destinata a interventi specificamente finalizzati alla sostituzione, ammodernamento e potenziamento della segnaletica stradale;

c-ter) al Ministero dell'interno, nella misura del 10 per cento del totale annuo, per l'acquisto di automezzi, mezzi

ed attrezzature delle Forze di polizia, di cui all'articolo 12, comma 1, lettere *a)* e *b)*, destinati al potenziamento dei servizi di controllo finalizzati alla sicurezza nella circolazione stradale;

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

c-quinquies) al Ministero della difesa, nella misura del 5 per cento del totale annuo, per l'acquisto di automezzi, mezzi ed attrezzature dell'Arma, di cui all'articolo 12, comma 1, lettera *c)*, destinati al potenziamento dei servizi di controllo finalizzati alla sicurezza nella circolazione stradale e all'effettuazione degli accertamenti di cui agli articoli 186 e 187, ivi comprese le spese sostenute da soggetti pubblici su richiesta degli organi dell'Arma;

b) al comma 3, primo periodo, dopo le parole « e delle finanze » sono aggiunte le seguenti: « , dell'interno, della difesa »;

c) dopo il comma 3 è aggiunto il seguente:

« 3-bis. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministro dell'interno, il Ministro della difesa e il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca trasmettono annualmente al Parlamento entro il 31 marzo una relazione sull'utilizzo delle quote dei proventi di cui al comma 2 effettuato nell'anno precedente »;

d) i commi 4, 4-bis e 5 sono sostituiti dai seguenti:

« 4. Una quota pari al 50 per cento dei proventi spettanti agli enti di cui al secondo periodo del comma 1 sono destinati:

a) in misura non inferiore ad un quarto della quota, a interventi di sostituzione, ammodernamento e potenziamento della segnaletica stradale;

b) in misura non inferiore ad un quarto della quota, al potenziamento delle attività di controllo e accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, anche attraverso l'acquisto di automezzi, mezzi ed attrezzature dei Corpi e dei servizi di polizia provinciale e di polizia municipale di cui all'articolo 12, comma 1, lettere *d-bis)* ed *e)*;

c) ad altre finalità connesse al miglioramento della sicurezza stradale, ivi comprese la manutenzione delle strade di proprietà dell'ente, la redazione dei piani di cui all'articolo 36, interventi per la sicurezza stradale a tutela degli utenti deboli, quali bambini, anziani, disabili, pedoni e ciclisti, lo svolgimento, da parte degli organi di polizia locale, nelle scuole di ogni ordine e grado, di corsi didattici finalizzati all'educazione stradale, misure di assistenza e previdenza del personale di cui alle lettere *d-bis)* e *e)* del comma 1 dell'articolo 12, misure di cui al comma 6, interventi a favore della mobilità ciclistica.

5. Gli enti determinano annualmente, con delibera della giunta, le quote da destinare alle finalità di cui al comma 4.

6. La quota dei proventi di cui alla lettera *c)* del comma 4 può anche essere destinata ad assunzioni stagionali a progetto nelle forme di contratti a tempo determinato e a forme flessibili di lavoro, finalizzate al potenziamento dei servizi di controllo relativi alla sicurezza stradale, nonché a progetti di potenziamento dei servizi notturni e di prevenzione delle violazioni di cui agli articoli 186 e 187.

7. Le province e i comuni trasmettono in via informatica al Ministero dell'interno e al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro il 31 marzo di ciascun anno, la delibera di cui al comma 5 relativa all'anno precedente e una relazione in cui si indicano l'ammontare complessivo dei proventi di cui al comma 1 di spettanza dell'ente, l'importo delle risorse destinate alle finalità di cui al comma 4,

gli interventi realizzati a valere su tali risorse, con la specificazione degli oneri sostenuti per ciascun intervento. In caso di mancata o tardiva trasmissione della relazione di cui al precedente periodo o nel caso in cui si riscontri un utilizzo dei medesimi proventi difforme rispetto a quanto previsto dal comma 4, il finanziamento destinato all'ente a valere sul Fondo ordinario per l'anno successivo è ridotto per un importo pari al 3 per cento del finanziamento medesimo.

8. Con decreto del Ministero dell'interno, da emanare di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentita la Conferenza Stato-città ed autonomie locali, è approvato il modello della relazione di cui al comma 7 e sono definite le modalità di trasmissione, in via informatica, della stessa.

9. Le risorse derivanti dall'eventuale riduzione dei finanziamenti a valere sul Fondo ordinario, operata in attuazione delle disposizioni di cui al comma 7, sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, per una quota pari al 50 per cento, allo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per le finalità di cui alla lettera *c-bis*) del comma 2, e, per una quota pari al 50 per cento, allo stato di previsione del Ministero dell'interno, per le finalità di cui alla lettera *c-ter*) del medesimo comma.

10. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare le occorrenti variazioni di bilancio.

11. Sull'assegnazione e sull'utilizzo delle risorse di cui al comma 9 il Ministro dell'interno e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti riferiscono al Parlamento nell'ambito delle relazioni di cui al comma 3 ».

2. Il decreto di cui al comma 8 dell'articolo 208 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è emanato entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

ARTICOLO 15.

(Modifiche all'articolo 214-bis del decreto legislativo n. 285 del 1992 e introduzione dell'articolo 214-ter, in materia di alienazione e destinazione dei veicoli nei casi di sequestro amministrativo, fermo e confisca).

1. All'articolo 214-bis del decreto legislativo n. 285 del 1992 è inserito in fine il seguente comma:

« 3-ter. I veicoli confiscati a seguito di sequestro amministrativo di cui al presente articolo possono essere assegnati in comodato agli organi di cui alle lettere *a*), *b*), *c*), *d*), *d-bis*) e *e*) del comma 1 dell'articolo 12, che abbiano effettuato il sequestro e ne facciano richiesta. Con decreto del Ministro dell'interno, da emanare di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza Stato-città ed autonomie locali, sono stabilite le modalità di attuazione del presente comma ».

2. Il decreto di cui al comma 3-ter dell'articolo 214-bis del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, introdotto dal presente articolo, è emanato entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. Dopo l'articolo 214-bis del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è inserito il seguente:

« ART. 214-ter. — *(Destinazione dei veicoli sequestrati o confiscati).* — 1. I veicoli sequestrati ai sensi dell'articolo 186, commi 2, lettera *c*), 2-bis e 7, e dell'articolo 187, commi 1 e 1-bis, sono affidati dall'autorità giudiziaria in custodia giudiziale agli organi di polizia, anche per le esigenze delle sezioni di polizia giudiziaria, che ne facciano richiesta per l'impiego in attività di polizia, prioritariamente per la prevenzione al fine di garantire la sicurezza della circolazione stradale, ovvero possono essere affidati ad altri organi dello Stato o ad altri enti pubblici non economici, per finalità di giustizia, di protezione civile o di tutela ambientale.

2. I veicoli di cui al comma 1, acquisiti dallo Stato a seguito di provvedimento definitivo di confisca, sono assegnati, a richiesta, agli organi o enti che ne hanno avuto l'uso. Qualora tali enti od organi 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.

3. Si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di cui all'articolo 2-undecies della legge 31 maggio 1965, n. 575, e successive modificazioni, e all'articolo 301-bis del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973, n. 43, e successive modificazioni, concernenti la gestione, la vendita o la distruzione dei beni mobili registrati ».

ARTICOLO 16.

(Introduzione dell'articolo 218-bis del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di misure per i neopatentati, e modifiche all'articolo 128, in materia di revisione della patente di guida).

1. Dopo l'articolo 218 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è inserito il seguente:

« ART. 218-bis. – *(Applicazione della sospensione della patente per i neo-patentati).* – 1. Salvo che sia diversamente disposto dalle norme del titolo V, nei primi tre anni dalla data di conseguimento della patente di categoria B, quando è commessa una violazione per la quale è prevista l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida, di cui all'articolo 218, la durata della sospensione è aumentata di un terzo alla prima violazione e raddoppiata per le violazioni successive.

2. Qualora, nei primi tre anni dalla data di conseguimento della patente di categoria B, il titolare abbia commesso una violazione che comporta l'applicazione della sanzione accessoria della so-

sospensione della patente di guida per un periodo non inferiore a un mese, le disposizioni del comma 1 si applicano per i primi cinque anni dalla data di conseguimento della patente.

3. Le disposizioni di cui ai commi 1 e 2 si applicano anche al conducente titolare di patente di categoria A, qualora non abbia già conseguito anche la patente di categoria B. Se la patente di categoria B è conseguita successivamente al rilascio della patente di categoria A, le disposizioni di cui ai commi 1 e 2 si applicano dalla data di conseguimento della patente di categoria B ».

ARTICOLO 17.

(Modifiche agli articoli 219, 222 e 223 del decreto legislativo n. 285 del 1992 e introduzione dell'articolo 224-ter, in materia di sanzioni amministrative accessorie).

1. All'articolo 219 del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 3-bis le parole: « dopo che sia trascorso almeno un anno » sono sostituite dalle seguenti: « dopo che siano trascorsi almeno due anni »;

b) è aggiunto in fine il seguente comma:

« 3-ter. Quando la revoca della patente di guida è prevista in relazione alle violazioni di cui agli articoli 186, 186-bis e 187 non è possibile conseguire una nuova patente di guida prima di cinque anni a decorrere dall'accertamento del reato ».

2. All'articolo 222 del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 2, quarto periodo, le parole « di cui al terzo periodo » sono sostituite dalle seguenti: « di cui al secondo e al terzo periodo »;

b) dopo il comma 2-*bis* è inserito il seguente: «2-*ter*. Se il fatto di cui al secondo e terzo periodo di cui al comma 2 è commesso da soggetto in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'articolo 186, comma 2, lettera c), ovvero da soggetto sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope, con la sentenza di condanna ovvero di applicazione della pena a richiesta delle parti, anche se è stata applicata la sospensione condizionale della pena, è sempre disposta la confisca del veicolo con il quale è stato commesso il reato, ai sensi dell'articolo 240, secondo comma, del codice penale, salvo che il veicolo stesso appartenga a persona estranea al reato. Ai fini del sequestro si applicano le disposizioni di cui all'articolo 224-*ter* ».

3. L'articolo 223 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è sostituito dal seguente:

« ART. 223. — (*Ritiro della patente in conseguenza di ipotesi di reato*). — 1. Nelle ipotesi di reato per le quali è prevista la sanzione amministrativa accessoria della sospensione o della revoca della patente di guida, l'agente od organo accertatore della violazione ritira immediatamente la patente e la trasmette, unitamente al rapporto, entro dieci giorni, tramite il proprio comando o ufficio, alla prefettura del luogo della commessa violazione. Il prefetto, ricevuti gli atti, dispone la sospensione provvisoria della validità della patente di guida, fino ad un massimo di due anni. Il provvedimento è iscritto sulla patente e comunicato all'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici. Se il ritiro immediato non è possibile, per qualsiasi motivo, il verbale di contestazione è trasmesso, senza indugio, al prefetto che ordina all'autore della violazione di consegnare la patente entro cinque giorni dalla comunicazione dell'ordinanza, presso il proprio ufficio.

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano anche nelle ipotesi di reato di cui all'articolo 222, commi 2 e 3. La trasmissione della patente, unitamente a copia del rapporto e del verbale di con-

testazione, è effettuata dall'agente o dall'organo che ha proceduto alla rilevazione del sinistro. Il prefetto, ricevuti gli atti, dispone, ove sussistano fondati elementi di una evidente responsabilità, la sospensione provvisoria della validità della patente fino ad un massimo di tre mesi, nell'ipotesi di cui al primo periodo del comma 2 dell'articolo 222, fino ad un massimo di un anno, nell'ipotesi di cui al secondo periodo, fino ad un massimo di due anni, nell'ipotesi di cui al terzo periodo, e fino ad un massimo di cinque anni, nell'ipotesi di cui al quarto periodo del medesimo comma.

3. 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 al prefetto indicato nei commi 1 e 2.

4. Avverso il provvedimento di sospensione della patente, di cui ai commi 1 e 2, è ammessa opposizione, ai sensi dell'articolo 205 ».

4. Dopo l'articolo 224-*bis* del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, è inserito il seguente:

« ART. 224-*ter*. — (*Procedimento di applicazione delle sanzioni amministrative accessorie della confisca amministrativa e del fermo amministrativo in conseguenza di ipotesi di reato*). — 1. Nelle ipotesi di reato per le quali è prevista la sanzione amministrativa accessoria della confisca del veicolo, l'agente od organo accertatore della violazione procede al sequestro secondo le disposizioni dell'articolo 213, in quanto compatibili. Copia del verbale di sequestro è trasmessa, unitamente al rapporto, entro dieci giorni, tramite il proprio comando o ufficio, alla prefettura-ufficio territoriale del Governo del luogo della commessa violazione. Il veicolo sottoposto a sequestro è affidato ai soggetti di cui all'articolo 214-*bis*, fatto salvo quanto previsto dall'articolo 214-*ter*.

2. Nei casi previsti dal comma 1, 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 al prefetto affinché disponga la confisca amministrativa secondo le disposizioni dell'articolo 213 del presente codice, in quanto compatibili.

3. Nelle ipotesi di reato per le quali è prevista la sanzione amministrativa accessoria del fermo amministrativo, l'agente od organo accertatore della violazione dispone il fermo amministrativo provvisorio del veicolo per trenta giorni, secondo la procedura di cui all'articolo 214, in quanto compatibile.

4. Quando la sentenza penale o il decreto di accertamento del reato e di condanna sono irrevocabili, anche se è stata applicata la sospensione della pena, il cancelliere del giudice che ha pronunciato la sentenza o il decreto, nel termine di quindici giorni, ne trasmette copia autentica all'organo di polizia competente affinché disponga il fermo amministrativo del veicolo secondo le disposizioni dell'articolo 214, in quanto compatibili.

5. Avverso il sequestro di cui al comma 1 e avverso il fermo amministrativo di cui al comma 3 è ammessa opposizione ai sensi dell'articolo 205.

6. La declaratoria di estinzione del reato per morte dell'imputato importa l'estinzione della sanzione amministrativa accessoria. Nel caso di estinzione del reato per altra causa, il prefetto, ovvero, in caso di fermo, l'ufficio o il comando da cui dipende l'agente accertatore della violazione, accerta la sussistenza o meno delle condizioni di legge per l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria e procede ai sensi degli articoli 213 e 214, in quanto compatibili. L'estinzione della pena successiva alla sentenza irrevocabile di condanna non ha effetto sull'applicazione della sanzione amministrativa accessoria.

7. Nel caso di sentenza irrevocabile di proscioglimento, il prefetto, ovvero, nei casi di cui al comma 3, l'ufficio o il

comando da cui dipende l'agente accertatore della violazione, ricevuta la comunicazione della cancelleria, ordina la restituzione del veicolo all'intestatario. Fino a tale ordine, sono fatti salvi gli effetti del fermo amministrativo provvisorio disposto ai sensi del citato comma 3 ».

5. L'articolo 130-bis del decreto legislativo n. 285 del 1992 è abrogato.

ARTICOLO 18.

(Modifiche all'articolo 230 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di educazione stradale).

1. Al comma 1 dell'articolo 230 del decreto legislativo n. 285 del 1992 le parole da: « i Ministri delle infrastrutture » fino a: « predispongono » sono sostituite dalle seguenti: « il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, con proprio decreto, da emanare di concerto con i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, dell'interno, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, sentita la sentita la Conferenza Stato-città ed autonomie locali, avvalendosi dell'Automobile Club d'Italia, delle associazioni ambientaliste riconosciute dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ai sensi dell'articolo 13 della legge 8 luglio 1986, n. 349, di enti e associazioni di comprovata esperienza nel settore della prevenzione e della sicurezza stradale, predispongono ».

2. Il decreto di cui al comma 1 dell'articolo 230 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come modificato dal presente articolo, è adottato entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. I programmi di cui all'articolo 230 del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono obbligatoriamente svolti a decorrere dall'anno scolastico 2010-2011.

CAPO II

ALTRE DISPOSIZIONI IN MATERIA DI
SICUREZZA NELLA CIRCOLAZIONE
STRADALE

ARTICOLO 19.

(Obblighi degli enti proprietari e concessionari delle strade e delle autostrade nonché degli enti locali).

1. Gli enti proprietari e concessionari di strade e autostrade nelle quali si registrino più elevati tassi di incidentalità effettuano specifici interventi di manutenzione straordinaria della sede stradale e autostradale, delle pertinenze, degli arredi, delle attrezzature e degli impianti, nonché di sostituzione, ammodernamento e potenziamento della segnaletica volti a ridurre i rischi relativi alla circolazione. Al finanziamento degli interventi di cui al presente comma si può provvedere a valere sulle risorse di cui alla lettera *c-bis*) del comma 2 dell'articolo 208 del decreto legislativo n. 285 del 1992.

2. Della realizzazione degli interventi di cui all'articolo 14 del decreto legislativo n. 285 del 1992 e al comma 1 del presente articolo si tiene conto ai fini della determinazione degli incrementi tariffari oggetto dei successivi contratti di programma e convenzioni con gli enti concessionari.

3. L'inadempimento da parte degli enti concessionari degli obblighi relativi agli interventi di cui al comma 2 comporta la revisione e, in casi di grave e prolungato inadempimento, la risoluzione dei contratti di programma e delle convenzioni.

ARTICOLO 20.

(Misure alternative alla pena detentiva).

1. In luogo della misura detentiva dell'arresto prevista dall'articolo 116 e dagli articoli 186, 186-bis e 187 del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, a richiesta di parte può

essere disposta la misura alternativa dell'affidamento in prova ai servizi sociali di cui all'articolo 47 della legge 26 luglio 1975, n. 354, e successive modificazioni, individuati con decreto del Ministro della salute, di concerto con il Ministro della giustizia, preferibilmente esercenti la loro attività nel campo dell'assistenza alle vittime di sinistri stradali e alle loro famiglie.

ARTICOLO 21.

(Disposizioni in materia di confisca dei ciclomotori e dei motocicli con cui sono state commesse violazioni amministrative).

1. Salvo il caso di confisca definitiva, i ciclomotori e i motoveicoli utilizzati per commettere una delle violazioni amministrative di cui agli articoli 97, comma 6, 169, comma 7, 170 e 171 del decreto legislativo n. 285 del 1992, prima della data di entrata in vigore della legge 24 novembre 2006, n. 286, recante conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, sono restituiti ai proprietari previo pagamento delle spese di recupero, di trasporto e di custodia.

ARTICOLO 22.

*(Introduzione sperimentale della
« scatola nera »).*

1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può emanare direttive al fine di prevedere, compatibilmente con la normativa comunitaria e nel rispetto della disciplina in materia di protezione dei dati personali, l'equipaggiamento in via sperimentale degli autoveicoli per i quali è richiesta, ai sensi del comma 3 dell'articolo 116, del decreto legislativo n. 285 del 1992, la patente di guida di categoria C, D o E, con un dispositivo elettronico protetto, denominato « scatola nera » (*clear box*), idoneo a rilevare la localizzazione e il percorso del veicolo, le condizioni tecnico-meccaniche del medesimo e la condotta di guida, nonché, in caso di incidente, a ricostruirne la dinamica.

ARTICOLO 23.

(Nuove norme volte all'individuazione dei prodotti farmaceutici pericolosi per la guida).

1. Le disposizioni del presente articolo si applicano a tutti i prodotti farmaceutici, soggetti o meno a prescrizione medica e presentati sotto qualsiasi forma, che producono effetti negativi in relazione alla guida dei veicoli.

2. Entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro della salute, sono individuati i prodotti farmaceutici di cui al comma 1. Con successivi decreti del Ministro della salute si provvede annualmente all'aggiornamento dell'elenco dei prodotti farmaceutici di cui al periodo precedente

3. Sulle confezioni esterne o sui contenitori dei prodotti farmaceutici di cui ai commi 1 e 2 deve essere riportato, nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 79 del decreto legislativo 24 aprile 2006, n. 219, un pittogramma, che indichi in modo ben visibile la pericolosità per la guida derivante dall'assunzione del medicinale, e le avvertenze di pericolo.

4. Con decreto del Ministro della salute, da emanare entro sessanta giorni dalla data di emanazione del decreto di cui al comma 2, sono individuate le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 3, anche con riferimento alle confezioni di prodotti farmaceutici di dimensioni ridotte.

5. Le imprese farmaceutiche e le altre imprese che producono i prodotti farmaceutici di cui ai commi 1 e 2 si uniformano alle disposizioni della presente legge entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del decreto di cui al comma 4.

6. La distribuzione dei prodotti farmaceutici di cui ai commi 1 e 2 confezionati prima del termine di cui al comma 5 è consentita fino alla data di scadenza indicata nell'etichetta del medicinale.

7. Qualora i prodotti farmaceutici di cui ai commi 1 e 2 siano posti in com-

mercio dopo il termine di cui al comma 5 senza l'indicazione del segno o pittogramma di cui al comma 3, il titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 10.000 a euro 25.000.

8. Nell'ipotesi prevista dal comma 7, il Ministro della salute, con provvedimento motivato, ordina al titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio l'adeguamento della confezione, stabilendo un termine per l'adempimento.

9. In caso di mancata ottemperanza entro il termine indicato ai sensi del comma 8, il Ministro della salute sospende l'autorizzazione all'immissione in commercio del prodotto farmaceutico fino al compiuto adempimento.

ARTICOLO 24.

(Modifiche all'articolo 6-ter del decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° agosto 2003, n. 214, in materia di titolari di patente di guida rilasciata da uno Stato estero).

1. All'articolo 6-ter del decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° agosto 2003, n. 214, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, primo periodo, sono soppresses le parole: « nel quale non vige il sistema della patente a punti »;

b) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

« 2-bis. Il provvedimento di inibizione alla guida è emesso dal prefetto competente rispetto al luogo in cui è stata commessa l'ultima violazione che ha comportato decurtazione di punteggio sulla base di una comunicazione di perdita totale del punteggio trasmessa dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il provvedimento è notificato all'interessato nelle forme previste dall'articolo 201 del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni. Il provvedimento di

inibizione è atto definitivo. Chiunque circola durante il periodo di inibizione alla guida è punito con le sanzioni previste dal comma 6 dell'articolo 218 del citato decreto legislativo. In luogo della revoca della patente è sempre disposta un'ulteriore inibizione alla guida per un periodo di quattro anni ».

ARTICOLO 25.

(Raccolta e invio dei dati relativi all'incidentalità stradale).

1. Ferme restando le competenze dell'Istituto nazionale di statistica (ISTAT), con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, sentita la Conferenza Stato-città ed autonomie locali, sono fissati i termini e le modalità per la trasmissione, in via telematica, dei dati relativi all'incidentalità stradale da parte delle Forze dell'ordine e degli enti locali al Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai fini dell'aggiornamento degli archivi previsti dagli articoli 225 e 226 del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni.

2. Per l'avvio degli interventi di raccolta e invio dei dati di cui al comma 1 è autorizzata la spesa di 1,5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011.

CAPO III

DISPOSIZIONI DI SEMPLIFICAZIONE E COORDINAMENTO

ARTICOLO 26.

(Rilascio di un permesso di guida provvisorio in occasione del rinnovo della patente).

1. Ai titolari di patente di guida, chiamati a visita presso le competenti commissioni mediche locali per il rinnovo della patente stessa, gli uffici della motorizzazione civile sono autorizzati a rila-

sciare, per una sola volta, un permesso di guida provvisorio, valido sino all'esito finale delle procedure di rinnovo.

2. Le disposizioni di cui al comma 1 non si applicano in favore dei titolari di patente di guida che devono sottoporsi a visita medica ai sensi degli articoli 186, comma 8, e 187, comma 6.

ARTICOLO 27.

(Modifica dell'articolo 74 del decreto legislativo n. 196 del 2003, in materia di dati di identificazione).

1. Al comma 1 dell'articolo 74 del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, le parole: « di simboli o diciture dai quali può desumersi la speciale natura dell'autorizzazione per effetto della sola visione del contrassegno » sono sostituite dalle seguenti: « di diciture dalle quali può individuarsi la persona fisica interessata ».

ARTICOLO 28.

(Caratteristiche degli impianti semaforici).

1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare, sentita la Conferenza Stato-città ed autonomie locali, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono definite le caratteristiche per l'omologazione e l'installazione di dispositivi finalizzati a visualizzare il tempo residuo di accensione delle luci degli impianti semaforici.

ARTICOLO 29.

(Contratti di appalto per l'accertamento e la contestazione delle infrazioni al codice della strada).

1. Nei contratti di appalto stipulati dagli enti locali per la fornitura di servizi relativi ad attività strumentali rispetto all'accertamento delle infrazioni al codice della strada è vietato inserire clausole che prevedano la determinazione del corrispettivo delle società aggiudicatrici dell'appalto in misura percentuale rispetto all'ammontare delle sanzioni accertate.