

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

#### AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione di rappresentanti di AICAI (Associazione Italiana Corrieri Aerei Internazionali), nell'ambito dell'esame del Piano d'azione sulla mobilità urbana (COM(2009)490 def.) .. 224

#### DELIBERAZIONE DI RILIEVI SU ATTI DEL GOVERNO:

Sull'ordine dei lavori ..... 224

Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante regolamento di riordino degli enti vigilati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Atto n. 203 (Rilievi alla Commissione parlamentare per la semplificazione) (*Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 96-ter, comma 4, del regolamento, e rinvio*) ..... 225

Schema di decreto legislativo recante attribuzione a comuni, province, città metropolitane e regioni di un proprio patrimonio. Atto n. 196 (Rilievi alla Commissione parlamentare per l'attuazione del federalismo fiscale) (*Esame, ai sensi dell'articolo 96-ter, comma 4, del regolamento, e conclusione – Rilievi*) ..... 227

#### SEDE REFERENTE:

Disposizioni in materia di sicurezza stradale. C. 44-419-471-649-772-844-965-1075-1101-1190-1469-1488-1717-1737-1766-1998-2177-2299-2322-2349-2406-2480-B, modificata dal Senato (*Esame e rinvio*) ..... 230

DELIBERAZIONE DI RILIEVI SU ATTI DEL GOVERNO ..... 248

#### AUDIZIONI INFORMALI

*Martedì 18 maggio 2010.*

**Audizione di rappresentanti di AICAI (Associazione Italiana Corrieri Aerei Internazionali), nell'ambito dell'esame del Piano d'azione sulla mobilità urbana (COM(2009)490 def.).**

L'audizione informale è stata svolta dalle 12.55 alle 13.30.

#### DELIBERAZIONE DI RILIEVI SU ATTI DEL GOVERNO

*Martedì 18 maggio 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Inter-*

*viene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.*

**La seduta comincia alle 14.05.**

#### Sull'ordine dei lavori.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che nella giornata odierna dovrebbe essere assegnata alla Commissione in sede referente la proposta di legge recante disposizioni in materia di sicurezza stradale nel testo trasmesso dal Senato. Fa presente, in proposito, che avrebbe auspicato un'assegnazione alla Commissione direttamente in sede legislativa, rispetto alla quale,

tuttavia, non sembrano al momento sussistere le condizioni necessarie.

Ritiene pertanto che, tenuto conto dello svolgimento dei lavori dell'Assemblea nella giornata odierna, si possa procedere, a partire dalle ore 16, ad avviare l'esame del provvedimento e procedere, nella riunione dell'Ufficio di Presidenza prevista per domani, a fissare il termine per la presentazione degli emendamenti.

La Commissione concorda.

**Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante regolamento di riordino degli enti vigilati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.**

**Atto n. 203.**

(Rilievi alla Commissione parlamentare per la semplificazione).

*(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 96-ter, comma 4, del regolamento, e rinvio).*

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto in oggetto, rinviato nella seduta del 4 maggio 2010.

Daniele TOTO (Pdl), *relatore*, formula la seguente proposta di rilievi:

« La IX Commissione,

esaminato, ai sensi dell'articolo 96-ter, comma 4, del regolamento della Camera dei deputati, lo schema di decreto del Presidente della Repubblica recante regolamento di riordino degli enti vigilati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (atto n. 203);

premessi che:

come indicato nel parere reso dal Consiglio di Stato in data 8 marzo 2010, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si è impegnato, in sede di approvazione definitiva del testo da parte del Consiglio dei ministri, a eliminare dallo schema di regolamento in esame le disposizioni concernenti l'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale

(INSEAN), di cui all'articolo 2, e le Autorità portuali, di cui all'articolo 3, in attuazione di quanto previsto dal comma 1 dell'articolo 10-bis del decreto-legge 30 dicembre 2009, n. 194, che con norma di interpretazione autentica ha escluso espressamente dalla soppressione, anche in assenza di riordino, le Autorità portuali e gli enti di ricerca, tra cui è compreso l'INSEAN;

come indicato nel citato parere del Consiglio di Stato, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si è altresì impegnato, in sede di approvazione definitiva del testo da parte del Consiglio dei ministri, a far propria l'esigenza rappresentata dall'Aero Club d'Italia di un'ulteriore riduzione di 4 membri del Consiglio federale dell'ente;

sempre con riferimento alle disposizioni relative all'Aero Club d'Italia, si segnala l'opportunità di estendere la possibilità di rinnovo dell'incarico di presidente, attualmente limitata ad un solo mandato consecutivo al primo;

nell'ambito di una revisione della disciplina degli organi dell'ENAC, emerge altresì l'esigenza di ridurre il periodo, successivo alla scadenza del mandato, per il quale i componenti degli organi dell'ente non possono intrattenere, direttamente o indirettamente, rapporti di collaborazione, di consulenza o di impiego con le imprese operanti nel settore, in considerazione dell'elevato livello di integrazione e di interscambio tra pubblico e privato che caratterizza il comparto dell'aviazione civile;

al tempo stesso dovrebbe essere altresì valutata l'opportunità di estendere ai dirigenti di vertice dell'ente tali previsioni;

sempre con riferimento alla disciplina dell'organizzazione e del funzionamento dell'ENAC assumono infine particolare rilievo:

a) l'esigenza di semplificare le procedure relative all'approvazione dei con-

tratti di programma tra l'ENAC e i gestori aeroportuali;

*b)* l'esigenza, ai fini di garantire una maggiore efficacia dell'ente nell'espletamento dei propri compiti, di semplificare le procedure di assunzione di personale da parte dell'ENAC, con particolare riferimento alla figura degli ispettori di volo;

**DELIBERA DI ESPRIMERE  
I SEGUENTI RILIEVI:**

*a)* con riferimento all'articolo 1, si preveda la riduzione di 4 unità del numero dei membri del Consiglio federale dell'Aero Club d'Italia, di cui all'articolo 31 dello Statuto dell'Aero club d'Italia, come approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 20 ottobre 2004, in modo che il Consiglio federale risulti composto dal Presidente dell'Aero Club d'Italia, che lo presiede, da cinque membri eletti dall'Assemblea e dal presidente della Commissione centrale sportiva aeronautica;

*b)* con riferimento all'articolo 1, valuti altresì valuti la Commissione parlamentare per la semplificazione l'opportunità di prevedere, per quanto concerne la possibilità di rinnovo dell'incarico di Presidente dell'Aero Club d'Italia, di sostituire, all'articolo 29 dello Statuto dell'Aero club d'Italia, come approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 20 ottobre 2004, le parole « una sola volta » con le seguenti: « fino ad un massimo di due volte »;

*c)* si sopprima l'articolo 2;

*d)* si sopprima l'articolo 3;

*e)* con riferimento alle disposizioni del comma 2 dell'articolo 4 del decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, come sostituito dal comma 1 dell'articolo 4 dello schema di regolamento in esame, valuti la

Commissione parlamentare per la semplificazione l'opportunità di prevedere comunque un limite, anche più ampio di quanto stabilito dalla legislazione vigente, alla rinnovabilità del mandato del presidente dell'ENAC;

*f)* dopo il comma 2 dell'articolo 1 dello schema in oggetto sia inserito il seguente: « 2-*bis*. Al comma 8 dell'articolo 4 del decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, le parole: « fino a quattro anni successivi alla scadenza del mandato » sono sostituite dalle seguenti: « fino a due anni successivi alla scadenza del mandato » »;

*g)* sempre con riferimento alle disposizioni di cui al comma 8 dell'articolo 4 del decreto legislativo 25 luglio 1997, valuti la Commissione parlamentare per la semplificazione l'opportunità di estendere ai dirigenti di vertice dell'ente le suddette previsioni;

*h)* con riferimento alle disposizioni dell'articolo 4, valuti la Commissione parlamentare per la semplificazione l'opportunità di segnalare altresì l'esigenza:

1) di semplificare le procedure relative all'approvazione dei contratti di programma tra l'ENAC e i gestori aeroportuali;

2) di semplificare, nell'ambito delle risorse disponibili, le procedure di assunzione del personale da parte dell'ENAC, con particolare riferimento alla figura degli ispettori di volo;

nonché, a fini di coordinamento formale:

*a)* al comma 1 dell'articolo 1, aliena, si sostituiscano le parole: « del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 24 ottobre 2004 » con le seguenti: « dello Statuto dell'Aero club d'Italia, come approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 20 ottobre 2004 »;

b) al comma 3 dell'articolo 4 del decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, come sostituito dal comma 1 dell'articolo 4 dello schema di regolamento in esame, si sostituiscano le parole: « del Ministro dei trasporti e della navigazione » con le seguenti: « del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti »;

c) al comma 4 dell'articolo 4 del decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, come sostituito dal comma 1 dell'articolo 4 dello schema di regolamento in esame, si sostituiscano le parole: « del Ministro dei trasporti e della navigazione » con le seguenti: « del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ». »

Mario LOVELLI (PD) giudica assai importante la questione relativa al rinnovo dell'incarico del presidente dell'ENAC, riguardo alla quale la formulazione del parere non appare del tutto chiara. In particolare giudica inopportuno prospettare che il rinnovo dell'incarico per il presidente dell'ente possa avvenire per più volte rispetto a quanto previsto dalla legislazione vigente, che prevede la possibilità di rinnovo per una sola volta. Osserva che il rinnovo dell'incarico risponde, secondo quanto affermato dal Governo, ad esigenze di raggiungimento degli obiettivi dell'ente. Tuttavia ritiene che tale disposizione non si possa ritenere conforme a criteri di trasparenza e innovazione negli enti pubblici e che talvolta disposizioni di questo tipo rischiano di essere dovute a motivazioni riferibili a singole persone. Chiede quindi al Governo e al relatore di effettuare un'ulteriore riflessione sulla questione.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO, anche in ragione della richiesta del deputato Lovelli, chiede di poter esprimere le valutazioni del Governo in una successiva seduta.

Mario VALDUCCI, *presidente*, rinvia quindi il seguito dell'esame ad una successiva seduta che sarà prevista nella giornata odierna.

**Schema di decreto legislativo recante attribuzione a comuni, province, città metropolitane e regioni di un proprio patrimonio.**

**Atto n. 196.**

(Rilievi alla Commissione parlamentare per l'attuazione del federalismo fiscale).

(Esame, ai sensi dell'articolo 96-ter, comma 4, del regolamento, e conclusione – Rilievi).

La Commissione inizia l'esame dello schema di decreto in oggetto.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che la IX Commissione è stata autorizzata dal Presidente della Camera a trasmettere, ai sensi dell'articolo 96-ter, comma 4, del regolamento, alla Commissione parlamentare per l'attuazione del federalismo fiscale, di cui alla legge 5 maggio 2009, n. 42, i rilievi, per le parti di competenza, sullo schema di decreto legislativo recante attribuzione a comuni, province, città metropolitane e regioni di un proprio patrimonio (atto n. 196).

Alessandro MONTAGNOLI (LNP), *relatore*, avverte che lo schema di decreto legislativo in esame è stato emanato in attuazione della delega contenuta nell'articolo 19 della legge n. 42 del 2009 (Delega al Governo in materia di federalismo fiscale), che ha indicato i relativi principi e criteri direttivi: attribuzione, a titolo non oneroso, a ciascun livello di governo, di distinte tipologie di beni, commisurate all'estensione territoriale, alle capacità finanziarie, alle competenze e alle funzioni effettivamente esercitate dalle diverse regioni ed enti locali; attribuzione dei beni immobili secondo il criterio di territorialità; ricorso alla concertazione in sede di Conferenza unificata ai fini dell'attribuzione dei beni alle autonomie territoriali; individuazione di tipologie di beni di rilevanza nazionale che non possono essere trasferiti.

Ricorda che l'articolo 3 della stessa legge n. 42 ha istituito un'apposita Commissione bicamerale, la Commissione parlamentare per l'attuazione del federalismo fiscale, per l'esame dei provvedimenti at-

tuativi della delega. Gli schemi di decreto sono inoltre assegnati alle Commissioni parlamentari competenti per i profili finanziari.

Per quanto riguarda il testo dello schema in esame, Fa presente che i profili di più diretto interesse della IX Commissione sono contenuti nelle disposizioni di cui agli articoli 4 e 5.

L'articolo 4 stabilisce che, a seguito del decreto di trasferimento, i beni demaniali e patrimoniali dello Stato, indicati dal successivo articolo 5, entrano a far parte, con pertinenze ed accessori, del patrimonio disponibile degli enti pubblici territoriali (Comuni, Province, Città metropolitane e Regioni); questi ultimi si fanno carico, a seguito del trasferimento, degli eventuali oneri e pesi di cui è gravato il bene. Sottolinea che viene tuttavia prevista una eccezione per i beni trasferiti appartenenti al demanio marittimo, idrico e aeroportuale, il cui regime giuridico rimane quello dettato per i beni demaniali dal codice civile e dal codice della navigazione, nonché dalle altre leggi di settore. Tali beni pertanto rimangono, anche dopo il trasferimento, ai sensi dell'articolo 823 del codice civile, inalienabili (con la conseguenza che qualsiasi atto di disposizione è nullo), non usucapibili, insuscettibili di espropriazione forzata; i medesimi beni non possono formare oggetto di diritti in favore di terzi se non nei modi e nei limiti stabiliti dalle leggi che li riguardano.

L'articolo 5 individua specificamente le tipologie di beni immobili statali potenzialmente trasferibili a richiesta di Comuni, Province, Città Metropolitane e Regioni. In particolare, sono trasferibili: tutti i beni del demanio marittimo indicati dall'articolo 822 del codice civile e 28 del codice della navigazione: i porti, il lido, la spiaggia, le rade, le lagune, le foci dei fiumi; tutti gli aeroporti di interesse regionale facenti parte del demanio aeronautico civile statale e le relative pertinenze, come definiti dall'articolo 698 del codice della navigazione; tutti i beni del demanio idrico di interesse regionale e provinciale, quali fiumi e i laghi.

Il comma 2 individua i beni che non possono essere oggetti di trasferimento. Fra questi, alla lettera *b*), sono indicati porti e aeroporti di rilevanza economica nazionale e internazionale, secondo la normativa di settore.

A tale proposito, ricorda che ai sensi dell'articolo 4, comma 4, della legge n. 84 del 1994, l'individuazione dei porti di rilevanza nazionale veniva rimessa ad un apposito decreto del Ministro dei trasporti, che non è stato peraltro emanato. Tuttavia, secondo una interpretazione sistematica delle norme in materia, si deve ritenere che i porti di rilevanza nazionale siano tutti compresi fra quelli sede di Autorità portuali. Infatti, l'articolo 4, comma 1-*bis*, della legge n. 84, stabilisce che i porti sede di autorità portuale appartengono comunque ad una delle prime due classi della categoria II: porti di rilevanza economica internazionale (classe I), e porti di rilevanza economica nazionale (classe II).

Per quanto riguarda gli aeroporti, segnala che l'articolo 698 del codice della navigazione, come modificato dall'articolo 3 del decreto legislativo n. 96 del 2005, prevede l'emanazione di un decreto del Presidente della Repubblica per la individuazione degli aeroporti e dei sistemi aeroportuali di interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato, tenendo conto delle dimensioni e della tipologia del traffico, dell'ubicazione territoriale e del ruolo strategico dei medesimi, nonché di quanto previsto nei progetti di reti di trasporto trans-europee (TEN). Tale decreto, peraltro, non è stato ancora emanato.

Sottolinea, pertanto, con riferimento a questo aspetto, l'opportunità di definire i criteri sulla base dei quali pervenire alla individuazione degli aeroporti esclusi dal trasferimento alle regioni e agli enti locali.

Rileva che nell'elenco dei beni non suscettibili di trasferimento figurano anche (lettera *f*), le strade ferrate in uso.

In proposito, ricorda che le strade ferrate in uso, concesse in gestione alla società Rete Ferroviaria Italiana per ses-

santa anni, sono individuate nell'allegato B dell'atto di concessione (decreto ministeriale 31 ottobre 2000, n. 138T). Fa presente che il decreto prevede inoltre la concessione delle linee di nuova realizzazione ed attivazione, individuate nei contratti di programma, e stabilisce che l'eventuale dismissione di linee ferroviarie deve essere autorizzata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti il Ministero della difesa e il Ministero dell'economia e delle finanze.

Ricorda che le norme procedurali per l'applicazione dell'articolo in esame sono dettate dal comma 3, il quale stabilisce che, ai fini dell'esclusione di cui al comma 2, le amministrazioni statali e gli altri enti devono predisporre l'elenco dei beni relativamente ai quali si richiede l'esclusione dalle procedure di trasferimento, fornendone adeguata motivazione. L'elenco deve essere inviato da ciascuno dei soggetti interessati, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo, all'Agenzia del demanio.

Silvia VELO (PD) ringrazia il Presidente Valducci per aver richiesto, in risposta alla sollecitazione pervenuta dal proprio gruppo, che la Commissione potesse esprimere i propri rilievi sull'atto in esame, e la Presidenza della Camera per aver autorizzato l'espressione dei rilievi anche da parte della Commissione Trasporti. Osserva che lo schema di decreto legislativo in esame riveste profili di interesse per la Commissione Trasporti, in relazione al trasferimento dallo Stato alle regioni e agli enti locali di beni del demanio marittimo e del demanio aeroportuale. Ritiene importante che l'attuazione del federalismo fiscale prenda avvio a partire dal demanio, anche se rileva che soltanto una quota molto ridotta del patrimonio demaniale, pari a circa il 5 per cento, sarà trasferita al patrimonio locale. Giudica assai rilevante il trasferimento delle spiagge al patrimonio degli enti locali, anche con la finalità di valorizzazione di questo importante patrimonio. Ricorda infatti che le spiagge sono oggetto di una concessione demaniale e che per esse i concessionari

pagano un canone che è il medesimo anche se la redditività delle spiagge è molto diversa da regione a regione. Chiede infine chiarimenti in ordine all'elenco dei beni demaniali esclusi dal trasferimento agli enti locali, di cui all'articolo 5, comma 3, dell'atto in esame.

Alessandro MONTAGNOLI (LNP), *relatore*, fa presente che lo schema di decreto legislativo contiene le linee di indirizzo generale che devono essere attuate con l'attribuzione effettiva a comuni, province, città metropolitane e regioni di un loro patrimonio e che l'individuazione in dettaglio dei beni esclusi dal trasferimento dovrà essere comunicata all'Agenzia del demanio dalle amministrazioni statali, dagli enti pubblici e dalle agenzie entro novanta giorni dall'entrata in vigore del decreto legislativo.

Formula infine la seguente proposta di rilievi:

« La IX Commissione,

esaminato, ai sensi dell'articolo 96-ter, comma 4, del regolamento della Camera dei deputati, lo schema di decreto legislativo recante attribuzione a comuni, province, città metropolitane e regioni di un proprio patrimonio (atto n. 196);

premessi che:

lo schema in esame prevede il trasferimento a titolo non oneroso a comuni, province, città metropolitane e regioni di beni immobili dello Stato, tra cui i beni del demanio marittimo, che comprende anche i porti, e del demanio aeroportuale, con specifico riferimento agli aeroporti di interesse regionale appartenenti al demanio aeronautico civile statale e le relative pertinenze, come definiti dall'articolo 698 del codice della navigazione;

sono espressamente esclusi dal trasferimento, ai sensi del comma 2 dell'articolo 5, i porti e gli aeroporti di rilevanza economica nazionale e internazionale, secondo la normativa di settore, nonché le

reti di interesse statale, ivi comprese quelle energetiche, e le strade ferrate in uso;

per quanto concerne i porti, il comma 1-*bis* dell'articolo 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, stabilisce che i porti sede di autorità portuale appartengono comunque ad una delle prime due classi della categoria in cui sono classificati i porti non finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato (categoria II), per cui sono considerati porti, o aree portuali, di rilevanza economica internazionale (classe I), ovvero porti, o aree portuali, di rilevanza economica nazionale (classe II);

non risulta, invece, altrettanto chiara la determinazione degli aeroporti di rilevanza nazionale e internazionale, dal momento che la procedura per la definizione del decreto del Presidente della Repubblica volto ad individuare gli aeroporti e i sistemi aeroportuali di interesse nazionale, di cui all'articolo 698 del codice della navigazione, richiamato alla lettera *c*) del comma 1 dell'articolo 5 dello schema in esame, non ha finora ricevuto attuazione;

**DELIBERA DI ESPRIMERE  
I SEGUENTI RILIEVI:**

in relazione alle disposizioni di cui al comma 2 dell'articolo 5 dello schema in esame, si preveda espressamente che il trasferimento di aeroporti aperti al traffico aereo commerciale ha luogo successivamente all'adozione del decreto del Presidente della Repubblica di cui all'articolo 698 del codice della navigazione. »

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO esprime l'assenso del Governo sulla proposta di rilievi del relatore.

La Commissione approva la proposta di rilievi del relatore.

**La seduta termina alle 14.40.**

**SEDE REFERENTE**

*Martedì 18 maggio 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.*

**La seduta comincia alle 16.**

**Disposizioni in materia di sicurezza stradale.**

**C. 44-419-471-649-772-844-965-1075-1101-1190-1469-1488-1717-1737-1766-1998-2177-2299-2322-2349-2406-2480-B, modificata dal Senato.**

*(Esame e rinvio).*

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, avverte che la Commissione è chiamata ad esaminare di nuovo il testo recante disposizioni in materia di sicurezza stradale, che il Senato ha, il 6 maggio scorso, approvato in seconda lettura, dopo che la Commissione Trasporti della Camera lo aveva licenziato in sede legislativa il 21 luglio 2009. Fa presente che l'elaborazione del testo è stata un lavoro assai complesso: si tratta di un testo unificato di 22 proposte di legge, sottoscritte da oltre cento parlamentari, che, quando è stato approvato dalla Camera recava 45 articoli e dopo l'esame da parte del Senato risulta composto di 63 articoli. Gli articoli del codice della strada modificati dal provvedimento sono circa 80.

Ritiene che l'obiettivo prioritario debba essere quello di pervenire all'approvazione definitiva del testo quanto prima possibile. Questo testo infatti, pur intervenendo su molteplici aspetti, ha una finalità principale e di gran lunga più importante delle altre: quella di rafforzare la sicurezza sulle strade. La consapevolezza che l'incidentalità stradale è in Italia una vera e propria piaga sociale, che colpisce in misura fortissima i giovani, è la prima motivazione di tutto questo lavoro parlamen-

tare ed è la ragione che rende davvero urgente l'approvazione di questo provvedimento.

Rileva che l'Italia registrava all'inizio del decennio, nel 2.000, un numero di incidenti stradali e di morti negli incidenti veramente alto: 256.546 incidenti e 7.061 morti in un anno. Questi numeri sono ancora leggermente aumentati nel 2001. È poi iniziata una fase decrescente, che, anche per effetto di ripetuti provvedimenti di urgenza e di riforme assai efficaci, almeno nei primi anni di applicazione, come, in particolare, l'introduzione della patente a punti, ha portato nel 2008 ad un numero totale di incidenti stradali nel corso dell'anno pari a 218.963 (−37.583 rispetto al 2000) e a un numero di morti di 4.731 (−2.330 rispetto al 2000). Sottolinea che si è trattato senza dubbio di una riduzione significativa, dovuta in misura importante alla particolare attenzione che, anche a livello di Unione europea, è stata dedicata in questi anni al fenomeno della mortalità stradale. Ricordo infatti che l'Unione europea, già nel 2001, aveva stabilito un obiettivo di riduzione della mortalità stradale del 50 per cento entro il 2010, un obiettivo da cui l'Italia è ancora lontana.

Richiama l'attenzione sul fatto che nel medesimo periodo paesi come la Germania o la Francia hanno ridotto il numero dei morti in incidenti stradali in misura più accentuata e, nel 2008, nonostante il numero di abitanti più alto rispetto all'Italia, hanno registrato un'incidentalità stradale e una mortalità negli incidenti su strada più bassa. Ritiene in ogni caso che, anche presi di per se stessi, i numeri del 2008, nonostante la riduzione rispetto agli anni precedenti, non sono affatto confortanti. Sottolinea che ciò significa che ogni giorno nel 2008 in Italia si sono verificati 598 incidenti stradali, che provocano la morte di 13 persone e il ferimento di 849. Osserva che si tratta senza dubbio della più grave causa di mortalità non dovuta a patologie, in confronto, ad esempio, al numero dei morti sul lavoro del 2008 è stato di 1.120.

Fa presente che la tendenza ad una diminuzione dell'incidentalità stradale è proseguita anche nel 2009, anno in cui, sulla base dei dati – parziali ma significativi – relativi soltanto alle rilevazioni della Polizia di Stato il numero delle persone decedute è passato da 1.507 nel 2008 a 1.259 nel 2009 e il numero dei feriti è passato 57.656 nel 2008 a 53.756 nel 2009. A tale proposito osserva che i dati definitivi all'anno 2009 saranno disponibili soltanto a novembre del 2010 e giudica il tempo necessario all'elaborazione dei dati sull'incidentalità stradale troppo lungo e tale da non permetterne un'analisi utile ed efficace. Ritiene che l'attenzione suscitata anche nei mezzi di comunicazione dalle questioni affrontate in questo provvedimento abbia contribuito a tenere desta l'attenzione sull'importanza del tema della sicurezza stradale.

Evidenzia con grande preoccupazione che nei primi mesi del 2010 un andamento decrescente che si era consolidato per quasi dieci anni sembra essersi arrestato, per non dire che si assiste ad un'inversione della tendenza. Sempre sulla base dei rilevamenti della Polizia di Stato, nei primi quattro mesi del 2010, rispetto all'analogo periodo del 2009, il numero dei morti e dei feriti sulla strada è rimasto identico, anzi è leggermente aumentato (382 morti a fronte di 379 nei primi quattro mesi del 2009). Osserva che si tratta di numeri estremamente preoccupanti, tanto più che l'incidentalità e la mortalità stradale colpiscono soprattutto la fascia giovane della popolazione. Evidenzia che nel 2008, l'anno più recente per il quale si ha una scomposizione dei dati per fasce di età, su 4.584 morti di cui è stata rilevata l'età, 1.696, vale a dire il 37 per cento, avevano un'età compresa tra i 15 e i 34 anni; di questi 1.253, cioè oltre il 27 per cento, avevano un'età compresa tra 15 e 29 anni.

Giudica necessario ridurre, in modo ancora più incisivo di quanto sia stato fatto finora, l'incidentalità e la mortalità stradali e ritiene fondamentale che si intervenga subito.

Osserva che il provvedimento che la Commissione Trasporti della Camera si

accinge ad esaminare in terza lettura ha il pregio di affrontare il problema della sicurezza stradale sotto i numerosi aspetti che lo caratterizzano. Fa presente che nel corso dell'esame presso il Senato sono state introdotte numerose modifiche e integrazioni rispetto al testo approvato dalla Commissione Trasporti della Camera in sede legislativa. Tuttavia osserva che le questioni su cui è necessario un ulteriore approfondimento sono di fatto un numero limitato.

Avverte che darà conto rapidamente degli articoli che non hanno subito modifiche, per poi passare ad illustrare gli articoli del testo della Camera modificati dal Senato e, successivamente, quelli aggiunti presso l'altro ramo del Parlamento.

Rileva quindi che non sono stati modificati dal Senato i seguenti articoli: l'articolo 10 del testo approvato dal Senato, con cui si prevede che la ricevuta rilasciata dalle società di consulenza automobilistica, in occasione del rinnovo dei documenti di circolazione di guida, sostituisca tali documenti per un periodo di 30 giorni; l'articolo 15, che reca disposizioni di semplificazione relative alla circolazione delle macchine agricole; l'articolo 18, che ridefinisce, innalzandoli, i limiti di potenza delle vetture che non possono essere guidate dai titolari di patente da meno di un anno; l'articolo 21, con cui si stabilisce che il rinnovo della patente di guida venga effettuato mediante rilascio di un duplicato, anziché, come avviene attualmente, mediante l'apposizione di un tagliando; l'articolo 24, che rende più severe le sanzioni per i titolari di patente di guida o di altro documento di circolazione rilasciati da uno Stato estero non più validi; l'articolo 39, che è finalizzato a rendere effettive le sanzioni relative all'autotrasporto di persone o cose anche per conducenti di veicoli immatricolati all'estero e, al tempo stesso, a permettere il pagamento immediato in misura ridotta agli autotrasportatori di nazionalità italiana; l'articolo 43, che disciplina l'assegnazione agli organi di polizia o ad altri organi dello Stato o a enti pubblici operanti nei settori della giustizia, della protezione civile e

della tutela dell'ambiente dei veicoli confiscati o, in assenza di richiesta di assegnazione, la vendita di tali veicoli; l'articolo 46, che introduce un'apposita disciplina per l'applicazione delle sanzioni amministrative accessorie della confisca e del fermo conseguenti ad ipotesi di reato; l'articolo 53, che introduce apposite sanzioni per i veicoli immatricolati all'estero che effettuino in Italia attività di cabotaggio stradale in violazione della normativa comunitaria; l'articolo 57, che disciplina la raccolta e l'invio al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dei dati relativi all'incidentalità stradale, disponendo un finanziamento di 1,5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2010 e 2011; l'articolo 59, che ha rivisto, in modo da semplificarla, pur mantenendo le garanzie relative alla protezione dei dati personali, la normativa in materia di contrassegni su veicoli a servizio di persone invalide; l'articolo 60, che ha previsto il rilascio di un permesso di guida provvisoria in occasione del rinnovo della patente.

Segnala che hanno inoltre carattere meramente formale le modifiche introdotte dal Senato all'articolo 51, che prevede l'obbligo, per chi esercita l'attività professionale di autotrasporto di persone o cose, di produrre un'apposita certificazione con cui si esclude l'abuso di sostanze alcoliche o l'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope; all'articolo 56, concernente le modalità di individuazione dei prodotti farmaceutici pericolosi per la guida, e all'articolo 58, relativo alle misure alternative alla pena detentiva.

Procedendo ad esaminare gli articoli del testo della Camera che sono stati modificati dal Senato e, successivamente, i nuovi articoli aggiunti dal Senato, senza peraltro dar conto degli interventi di rilievo marginale o di quelli meramente formali, fa presente che all'articolo 1 il Senato ha introdotto una disposizione che esclude dalla definizione di veicoli con caratteristiche atipiche i veicoli elettrici leggeri da città, i veicoli ibridi o multimodali e i microveicoli elettrici o elettroveicoli ultraleggeri. Al medesimo articolo 1, la Camera aveva previsto una sanzione se-

vera (da euro 779 a euro 3.119) per chi importa, produce o commercializza pneumatici di tipo non omologato. Il Senato ha esteso questa sanzione a tutti i sistemi, componenti ed entità tecniche dei veicoli di tipo non omologato o privi della richiesta marcatura. Questa modifica pone peraltro sullo stesso piano gli pneumatici con altri componenti dei veicoli assai meno importanti, anche sotto il profilo del valore economico.

Con l'articolo 2 la Camera aveva introdotto una misura volta a favorire l'impiego dei veicoli ad alimentazione a metano, elettrica o ibrida, aumentandone la portata utile. A tal fine si introduceva la deroga al limite di massa relativo a ciascuna categoria di veicolo fino ad una tonnellata, in modo da sottrarre, nel computo del peso, le bombole ovvero gli accumulatori e i loro accessori. Il Senato ha esteso questa deroga anche ai veicoli alimentati a GPL.

L'articolo 5 del testo del Senato recava, nella formulazione approvata dalla Camera, disposizioni in materia di pubblicità lungo le strade e sui veicoli. Nell'ambito di questo articolo il Senato ha introdotto, al comma 1, una disposizione con la quale si prevede un apposito divieto di insozzare la strada o le relative pertinenze gettando rifiuti o oggetti dai veicoli in sosta o in movimento, per la cui violazione è stabilita la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 250 a euro 1.000. La disciplina attualmente vigente reca una sanzione molto meno pesante, in quanto si prevede il divieto di « gettare o depositare rifiuti o materie di qualsiasi specie, insudiciare e imbrattare comunque la strada e le sue pertinenze », con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 23 a euro 92. Occorre peraltro osservare che il Senato ha contestualmente abrogato l'articolo 34-*bis* del codice della strada, introdotto dal provvedimento collegato in materia di sicurezza pubblica (legge n. 94 del 2009) che comminava la sanzione da euro 500 a euro 1.000 per chi insozza le pubbliche strade gettando rifiuti od oggetti dai veicoli in movimento o in sosta.

Il Senato ha altresì rivisto le disposizioni contenute nel testo della Camera relativamente alla pubblicità lungo le strade, prevedendo, in primo luogo, che quando l'ente proprietario, decorsi 10 giorni dalla diffida all'autore della violazione e al proprietario o possessore del suolo privato, debba provvedere ad effettuare la rimozione del mezzo pubblicitario, tutti gli organi di polizia stradale sono autorizzati ad accedere al fondo privato ove è collocato il mezzo pubblicitario per consentirne la rimozione.

In secondo luogo si stabilisce che l'ente proprietario delle strade possa disporre dei mezzi pubblicitari se, dopo 60 giorni dalla diffida alla rimozione o dalla data di rimozione, l'autore della violazione, il proprietario o il possessore del terreno non ne abbiano richiesto la restituzione. Osserva che si tratta di previsioni volte a facilitare l'azione amministrativa. Il Senato ha infine precisato le disposizioni relative alla pubblicità a mezzo veicoli, limitandola alla sola sosta nei luoghi consentiti dal comune nei centri abitati e prevedendo verifiche periodiche sull'assolvimento degli oneri tributari.

All'articolo 9, il Senato ha modificato la disposizione introdotta dalla Camera con cui si individuano i veicoli che possono essere destinati al servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone, prevedendo che a tal fine possano essere utilizzati i motocicli « con o senza sidecar ».

Le modifiche dell'articolo 11, oltre ad alcune precisazioni del testo, comportano che l'applicazione delle disposizioni contenute nel testo della Camera relativamente alla disciplina della targa personale sia differita a sei mesi dalla data di entrata in vigore del regolamento di attuazione, anziché decorrere dalla data di entrata in vigore del regolamento medesimo.

Il Senato ha quindi riformulato le disposizioni introdotte dalla Camera per contrastare l'intestazione fittizia dei veicoli. Il testo dell'articolo 12 approvato dal Senato permette a queste disposizioni di avere un ambito di applicazione più ampio. Esso infatti stabilisce in generale che

dalla carta di circolazione o dal certificato di circolazione debba risultare in modo chiaro il soggetto responsabile della circolazione del veicolo e sanziona non soltanto chi richieda il rilascio dei documenti in contrasto con questi requisiti, ma anche chi lo abbia ottenuto. Prevede inoltre che le sanzioni si applichino anche al soggetto che presta il proprio nome, vale a dire il soggetto proprietario dissimulato. Si tratta di interventi che opportunamente estendono e rafforzano le misure, già presenti nel testo della Camera, di contrasto all'instestazione fittizia dei veicoli.

Relativamente all'articolo 14, occorre ricordare che il testo approvato dalla Camera disponeva un notevole aumento (di circa 10 volte, portandole da un minimo di 1.000 a un massimo di 4.000 euro, a confronto con la normativa vigente, che prevede una sanzione da un minimo di 78 a un massimo di 311 euro) delle sanzioni per chiunque fabbrica, produce, pone in commercio o vende ciclomotori che sviluppino una velocità superiore a 45 km/h. Si aumentavano invece in misura molto più limitata (da 148 a 594 euro, contro la sanzione vigente da 78 a 311 euro) le sanzioni per chi effettua sui ciclomotori modifiche idonee ad aumentarne la velocità oltre il limite di 45 km/h.

Il Senato ha incrementato ulteriormente le sanzioni per chi effettua sui ciclomotori modifiche idonee ad aumentarne la velocità oltre il limite di 45 km/h, portandole da 389 a 1556 euro e ha anche aumentato le sanzioni per chi circola con un ciclomotore non rispondente ad una o più delle caratteristiche o prescrizioni previste dalla normativa vigente o nel certificato di circolazione ovvero che sviluppa una velocità superiore a 45 km/h, portandole da un minimo di euro 148 a un massimo di euro 594 (nel codice della strada la sanzione è attualmente fissata da euro 38 a euro 155).

Le modifiche dell'articolo 16, oltre a una precisazione del testo concernente la guida accompagnata, introducono una nuova disposizione (la lettera *b*) del comma 1) con cui si prevede che il limite di età per guidare autobus, autocarri,

autotreni, autoarticolati, autosnodati, adibiti al trasporto di persone, possa essere, a condizione di sottoporsi, dopo i sessanta anni, a visita medica specialistica annuale e di conseguire il relativo attestato di idoneità, fino a settanta anni, anziché, come stabilito attualmente, fino a sessantacinque.

Il Senato è quindi intervenuto sulle disposizioni introdotte dalla Camera per rendere più rigorosa la preparazione e la prova di esame per il conseguimento del certificato di idoneità alla guida dei ciclomotori (il cosiddetto « patentino »). Nel testo della Camera si prevede, oltre la prova teorica, una prova pratica preceduta da una idonea attività di formazione. Si prevede inoltre che, nell'ambito della preparazione per la prova teorica debba svolgersi una lezione di almeno un'ora, volta all'acquisizione di elementari conoscenze sul funzionamento dei ciclomotori in caso di emergenza.

La modifica introdotta dal Senato all'articolo 17 rinvia l'applicazione delle disposizioni del testo della Camera che prevedono anche una prova pratica per il conseguimento del patentino alla data di adozione della normativa nazionale necessaria per attuare la disciplina comunitaria in materia di patenti recata dalla direttiva 2006/126/CE.

Per l'adozione della normativa nazionale di attuazione la direttiva comunitaria fissa il termine al 19 gennaio 2011. Si tratta inoltre di termini che non sempre sono rispettati. Occorre tener conto inoltre che la nuova normativa comunitaria prevede l'introduzione di un'apposita categoria di patente (e non più di un certificato di idoneità) per i ciclomotori.

Per quanto riguarda la disciplina in materia di autoscuole, di cui all'articolo 20, le modifiche introdotte dal Senato stabiliscono che le province, le quali sulla base della normativa vigente sono competenti per quanto attiene alla vigilanza amministrativa e tecnica sulle autoscuole, hanno anche il compito di provvedere all'applicazione delle sanzioni previste per l'esercizio abusivo dell'attività di autoscuola.

D'altra parte il Senato ha trasferito alle regioni e alle province autonome le competenze ad applicare le sanzioni per chi svolge i corsi di formazione degli insegnanti e degli istruttori delle autoscuole in modo irregolare o carente, mentre nel testo della Camera le stesse competenze erano attribuite alle province.

Il Senato ha quindi introdotto, all'articolo 22, alcune nuove disposizioni in materia di punteggio della patente. Si è previsto che il recupero di 6 punti, conseguente alla frequenza di corsi di aggiornamento, organizzati dalle autoscuole ovvero da soggetti pubblici o privati autorizzati, e di 9 punti, nel caso in cui il frequentatore del corso sia dotato di certificato di abilitazione professionale, sia subordinato al superamento di una prova di esame le cui modalità saranno stabilite con decreto ministeriale. Al tempo stesso è stata inserita, in materia di patente a punti, una previsione di carattere premiale, per cui, per i primi tre anni dal rilascio della patente la mancanza di violazioni che comportano la riduzione di punti determina l'attribuzione di 1 punto all'anno (tale punteggio si aggiunge al credito di 2 punti, fino a un massimo di 10, per ogni 2 anni senza violazione, già previsto dalla normativa vigente).

Le altre modifiche dell'articolo 22 riguardano la perdita di punteggio connessa alle violazioni delle prescrizioni in materia di limiti ai tempi di guida e di tempi obbligatori di riposo per chi svolge l'attività di trasporto di persone o di cose. Si tratta di modifiche derivanti da esigenze di coordinamento con quanto stabilito all'articolo 31, che disciplina la durata alla guida dei veicoli adibiti al trasporto di persone o cose, di cui si darà conto più avanti.

Sempre all'articolo 22, infine, è stata introdotta una disposizione (lettera e) del comma 3) con cui si prevede la perdita di 5 punti (oltre la sanzione pecuniaria già contenuta nel testo della Camera) per conducenti con età inferiore a 21 anni, neopatentati e conducenti professionali che guidino con tasso alcolemico compreso tra 0 e 0,5.

Il Senato ha ampiamente modificato l'articolo 23, che disciplina l'accertamento dei requisiti fisici e psichici per il conseguimento della patente e le procedure di revisione della patente stessa.

In primo luogo, è stata inserita una nuova disposizione, molto rilevante, con cui si prevede che al primo rilascio della patente e al rilascio del certificato di abilitazione professionale, l'interessato debba esibire apposita certificazione da cui risulti il non abuso di sostanze alcoliche e il non uso di sostanze stupefacenti e psicotrope.

La stessa certificazione deve essere presentata anche in occasione della revisione o della conferma di validità delle patenti possedute, nel caso di conducenti professionali. La certificazione dovrà tener conto delle patologie precedenti del richiedente. Queste disposizioni si applicheranno dopo dodici mesi (nel caso di primo rilascio della patente e del certificato di abilitazione professionale) e sei mesi (nel caso di revisione o rinnovo per conducenti professionali) rispetto alla data di entrata in vigore del decreto ministeriale necessario per definire la normativa di attuazione.

In secondo luogo, il Senato ha modificato la disciplina del ricorso amministrativo contro le decisioni delle commissioni mediche locali, vale a dire le commissioni che verificano il possesso dei requisiti fisici e psichici necessari per il conseguimento della patente nel caso di soggetti problematici. Si stabilisce che i provvedimenti delle commissioni mediche locali di sospensione, revoca o riduzione del termine di validità della patente possano essere modificati dagli uffici della motorizzazione se l'interessato presenti una nuova certificazione medica rilasciata dagli organi sanitari periferici della società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. dalla quale emerga una diversa valutazione. L'attuale disciplina del codice della strada si limita a prevedere la possibilità di ricorso entro trenta giorni al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, che decide avvalendosi di accertamenti demandati agli organi sanitari periferici della Società rete ferroviaria italiana Spa.

Ulteriori interventi all'articolo 23 sono volti ad assicurare una tempestiva e completa trasmissione al Ministero delle certificazioni dei medici e dei giudizi delle commissioni mediche, nonché a prevedere la definizione con decreto ministeriale di linee guida che assicurino l'uniformità sul territorio nazionale dei criteri di valutazione da parte delle commissioni mediche.

Sempre all'articolo 23 il Senato, con un emendamento proposto dal Governo, ha invece soppresso la disposizione, introdotta nel testo della Camera, per cui 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 al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al fine di attivare la procedura di revisione della patente.

Si è infine previsto che la disposizione introdotta nel testo della Camera, per cui si procede sempre alla revisione della patente di guida per il conducente che ha provocato un incidente stradale con una violazione per la quale è prevista la sospensione della patente, si applichi soltanto nel caso in cui l'incidente stradale abbia determinato lesioni gravi alle persone.

All'articolo 25 il Senato ha introdotto rilevanti modifiche in merito alla disciplina della destinazione dei proventi delle sanzioni derivanti dall'accertamento della violazione dei limiti massimi di velocità mediante autovelox. Nel testo della Camera si prevedeva la destinazione della totalità dei proventi all'ente proprietario della strada o all'ente che esercita le relative funzioni, salvo una quota, da determinare con decreto ministeriale, idonea a recuperare le spese di accertamento, da destinare all'ente da cui dipende l'organo accertatore. Nel testo approvato dal Senato, invece, si stabilisce che i proventi delle multe effettuate mediante autovelox o altri apparecchi automatici siano destinati per il 50 per cento all'ente proprietario della strada o all'ente che esercita le

relative funzioni e per il 50 per cento all'ente da cui dipende l'organo accertatore, vale a dire al comune.

Le ulteriori modifiche introdotte dal Senato sulla materia prevedono che: la disposizione si riferisca soltanto alle sanzioni accertate dalla polizia municipale; si tenga conto dei proventi delle sanzioni al netto delle spese; la disposizione non si applichi alle strade affidate in concessione; gli enti destinatari dei proventi in questione li utilizzino per interventi di manutenzione e messa in sicurezza delle strade e per potenziare le attività di controllo e accertamento; gli enti trasmettano annualmente in via informatica una relazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'interno sull'utilizzo dei proventi relativi alle violazioni accertate con autovelox; la quota di spettanza dei proventi per l'ente è ridotta del 10 per cento in caso di mancata trasmissione della relazione o di utilizzo dei proventi difforme da quello previsto.

Il Senato ha altresì soppresso la disposizione contenuta nel testo della Camera per la quale i dispositivi di controllo automatico non avrebbero potuto essere collocati, fuori dai centri abitati, a una distanza inferiore a un chilometro dal segnale che impone il limite di velocità.

Ricorda che si tratta di una disposizione che era stata a lungo dibattuta anche nel corso dell'esame presso la Camera. Rileva che si tratta di valutare quindi se le modifiche introdotte dal Senato siano effettivamente applicabili e efficaci. Occorre anche tener conto del fatto che dai lavori della Commissione Bilancio del Senato sul testo risulta che le disposizioni in esame hanno suscitato perplessità per quanto riguarda la valutazione sotto il profilo finanziario.

Con riferimento all'articolo 27, il testo del Senato inserisce nell'articolo 157 del codice della strada, che detta la disciplina in materia di arresto, fermata e sosta dei veicoli, una nuova disposizione con cui si consente, in mancanza di apposite attrezzature di parcheggio, la sosta delle biciclette sui marciapiedi ed all'interno delle aree pedonali, a condizione che la bici-

cletta non rechi intralcio ai pedoni ed in particolare ai disabili lungo le loro traiettorie di transito preferenziali.

Al medesimo articolo il Senato ha eliminato la disposizione, contenuta nel testo della Camera, con cui si sopprimeva il divieto di tenere il motore acceso, durante la sosta o la fermata del veicolo, allo scopo di mantenere in funzione l'impianto di condizionamento d'aria. Il divieto era stato soppresso alla Camera perché era considerato eccessivamente « invadente » rispetto ai comportamenti dei conducenti e difficile da far rispettare.

Pur mantenendo il divieto di tenere il motore acceso, le modifiche introdotte dal Senato, rispetto alla legislazione vigente, lo limitano al caso di sosta (vale a dire di sospensione della marcia del veicolo protratta nel tempo, con possibilità di allontanamento da parte del conducente), mentre lo escludono nel caso di fermata (vale a dire di temporanea sospensione della marcia per esigenze di brevissima durata).

All'articolo 29 del testo del Senato si introduce una disposizione sicuramente condivisibile, in particolare alla luce dei recenti incidenti anche mortali, con cui si dispone l'obbligo di utilizzo delle cinture di sicurezza per conducente e passeggeri di minicar, dotati di carrozzeria chiusa (si tratta dei quadricicli leggeri la cui massa a vuoto è inferiore o pari a 350 kg).

Sono inoltre modificate le disposizioni del testo della Camera, con le quali si limita l'obbligo di indossare, in orario notturno, il giubbotto o le bretelle retro-riflettenti ad alta visibilità, al caso di circolazione fuori dai centri abitati (mentre il testo della Camera lo prevedeva anche per la circolazione in orario notturno nei centri abitati). Rimane l'obbligo, come già previsto nel testo Camera, di indossare giubbotto o bretelle retroriflettenti per la circolazione nelle gallerie (dentro e fuori dai centri abitati).

Al medesimo articolo, il Senato è intervenuto sulle disposizioni dettate dalla Camera in materia di obblighi connessi alla circolazione delle biciclette, prevedendo per i conducenti di bicicletta di età

fino a 14 anni l'obbligo di indossare e tenere regolarmente allacciato un casco protettivo conforme alla normativa tecnica europea in materia.

All'articolo 31 il Senato, su proposta del Governo, è intervenuto sulla formulazione contenuta nel testo della Camera della disciplina dei tempi di guida e di riposo per i conducenti di autoveicoli adibiti al trasporto di persone o di cose.

Rispetto al testo della Camera, la principale novità consiste nella differenziazione delle sanzioni nel caso di violazione dei tempi di guida (per cui le sanzioni pecuniarie sono rese più leggere anche rispetto alla normativa vigente) e di violazione dei tempi minimi di riposo (per cui le sanzioni pecuniarie sono rese assai più pesanti). Sono inoltre graduate in modo più accentuato le sanzioni nel caso in cui le violazioni superino il 10 per cento e il 20 per cento dei tempi prescritti.

Di conseguenza, come già segnalato, sono state modificate anche le sanzioni relative alla perdita di punti della patente.

Per quanto riguarda le disposizioni dell'articolo 32 in materia di mezzi di soccorso per animali, l'intervento del Senato consiste in una più precisa formulazione del testo, per cui l'impiego dei dispositivi acustici di allarme è permesso per tali mezzi nell'espletamento dei servizi urgenti di istituto, da individuarsi con decreto ministeriale.

Con il decreto ministeriale si disciplinerà inoltre la possibilità di considerare il trasporto di un animale in gravi condizioni, anche da parte di privati, come effettuato in stato di necessità, con conseguente attenuazione della responsabilità nel caso in cui sia provocato un incidente.

L'impianto della normativa dettata dalla Camera in materia di guida in stato di ebbrezza e sotto l'effetto di sostanze stupefacenti è stato sostanzialmente inalterato. Le modifiche introdotte dal Senato riguardano principalmente le sanzioni.

Già si è detto, con riferimento all'articolo 22, della previsione della perdita di 5 punti per conducenti con età inferiore a

21 anni, neopatentati e conducenti professionali che guidino con tasso alcolemico compreso tra 0 e 0,5.

Per quanto riguarda l'articolo 34, il Senato ha introdotto nuove disposizioni con cui si stabilisce che, in assenza di opposizione da parte dell'imputato, le pene detentive e pecuniarie previste per i reati consistenti nella guida in stato di ebbrezza e sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, ad esclusione del caso in cui tale guida abbia provocato un incidente stradale, possano essere sostituite dallo svolgimento non retribuito di lavori di pubblica utilità.

Ha inoltre previsto che l'aumento delle pene pecuniarie per conducenti con età inferiore a 21 anni, neopatentati e conducenti professionali sia pari a un terzo nel caso di tasso alcolemico compreso tra 0,5 e 0,8 grammi per litro, mentre possa essere determinato in una misura compresa tra un terzo e la metà, nel caso di tasso alcolemico superiore a 0,8 grammi per litro. Il testo approvato dalla Camera prevedeva per tutte le fattispecie un aumento compreso tra un terzo e la metà.

Il Senato, infine, con un articolo aggiuntivo, che è divenuto l'articolo 36, ha previsto l'ulteriore aumento di un terzo delle sanzioni pecuniarie per violazioni commesse dopo le ore 22 e prima delle ore 7 quando si tratti di: guida con tasso alcolemico compreso tra 0,5 e 0,8 g/l; per conducenti con età inferiore a 21 anni, neopatentati e conducenti professionisti, in tutti i casi di guida con tasso alcolemico superiore a 0 (zero).

Dopo che il Senato aveva inizialmente approvato una riformulazione, è stato invece ripristinato il testo della Camera in materia di test antidroga, salvo l'inserimento di una clausola di invarianza degli oneri finanziari e la previsione di un termine di sessanta giorni per l'espressione del parere del Consiglio superiore di sanità sullo schema di decreto ministeriale che dovrà disciplinare le modalità di effettuazione degli accertamenti.

All'articolo 38 il Senato ha ridotto ulteriormente, rispetto a quanto già previsto dal testo della Camera, i tempi di notificazione delle violazioni.

Il testo della Camera aveva ridotto da 150 a 90 giorni dall'accertamento il termine per la notifica nel caso di notifica al trasgressore o, se questi non è stato identificato, all'intestatario del veicolo. Il termine era stato ridotto a 100 giorni nel caso di immediata contestazione al trasgressore a cui debba seguire anche la notifica all'intestatario del veicolo, per assicurare l'obbligo solidale al pagamento.

Le modifiche approvate dal Senato riducono ulteriormente il termine per la notifica da 90 a 60 giorni. Nel caso in cui, dopo l'immediata contestazione, sia necessaria la notifica all'intestatario del veicolo, il termine è ridotto da 100 a 90 giorni.

Mi pare opportuno segnalare che la disposizione, come risultante dal testo approvato dal Senato, rischia di fatto di annullare un gran numero di accertamenti. Ritengo che un'ulteriore riduzione dei tempi per le notifiche rispetto a quanto stabilito nel testo della Camera dovrebbe associarsi alla previsione, anche con una norma transitoria, di un congruo margine di tempo prima che tale riduzione possa applicarsi, in modo da permettere ai corpi di polizia stradale di organizzarsi adeguatamente.

Al medesimo articolo il Senato ha introdotto alcune disposizioni che, per un verso estendono i casi in cui non è necessaria la contestazione immediata, includendovi gli accertamenti effettuati mediante dispositivi o apparecchiature relativi alle violazioni delle prescrizioni del codice della strada che riguardano la regolazione della velocità in modo da non creare pericolo o disordine per la circolazione, il divieto di circolazione contromano, la violazione di quanto imposto dalla segnaletica, il trasporto di persone o oggetti e l'uso del casco protettivo sui veicoli a motore a due ruote, le violazioni per cui sono previsti il sequestro, la confisca o il fermo del veicolo.

Al tempo si prevede che gli strumenti in questione (che peraltro sono diversi

dagli strumenti automatici di accertamento della violazione dei limiti di velocità), oltre a dover essere omologati o approvati per il funzionamento in modo completamente automatico e gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale, possano essere installati ed utilizzati solo sui tratti di strada individuati dai prefetti, secondo le direttive fornite dal Ministero dell'interno, sentito il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, tenendo conto del tasso di incidentalità, delle condizioni strutturali, plano-altimetriche e di traffico.

Riguardo alle disposizioni dell'articolo 40, che prevedono la possibilità per persone in condizioni disagiate di una rateazione del pagamento di multe di notevole entità, il Senato ha ridotto da 400 euro a 200 euro l'importo minimo della multa (o delle multe relative a violazioni accertate contestualmente) per la quale si può richiedere la rateazione.

All'articolo 41, il Senato ha soppresso la disposizione del testo della Camera che riduceva (ad eccezione del caso in cui l'interessato avesse residenza all'estero) da sessanta a trenta giorni, a decorrere dalla data di contestazione o di notificazione, il termine per proporre ricorso al giudice di pace. Ricorda che si tratta di una disposizione che era stata introdotta per ridurre l'enorme contenzioso relativo agli accertamenti di violazioni del codice della strada e per abbreviarne i tempi.

In accoglimento di quanto richiesto dalla Commissione Bilancio del Senato, rileva che sono state introdotte rilevanti modifiche all'articolo 42, relativo alla destinazione dei proventi derivanti dalle sanzioni per violazioni del codice della strada. Sono state infatti soppresse le disposizioni che prevedevano l'assegnazione del complesso dei proventi di spettanza dello Stato alle seguenti finalità: per il 20 per cento al finanziamento della manutenzione stradale e al potenziamento della segnaletica, per il 10 per cento al finanziamento dei controlli (anche attraverso l'acquisto di automezzi e attrezzature), per il 2,5 per cento all'effettuazione degli accertamenti sulla guida in stato di ebbrezza e sotto l'effetto di sostanze stupefacenti e per l'1

per cento alla sperimentazione di dispositivi di contrasto alla guida in stato di ebbrezza e sotto l'effetto di sostanze stupefacenti.

Contestualmente con la soppressione di tali disposizioni è stato previsto che siano destinate alle medesime finalità (oltre che a programmi per le scuole) una quota parte delle risorse calcolata non sul complesso dei proventi delle multe di spettanza dello Stato, ma sulle maggiori entrate derivanti dalle modifiche alle sanzioni pecuniarie contenute nel testo in esame ed ulteriori rispetto alle esigenze complessive di equilibrio del bilancio. L'importo di tali entrate sarà individuato a consuntivo con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze.

In sostanza, fa presente che il testo della Camera finanziava il miglioramento della segnaletica (oltre che la manutenzione delle strade e la sostituzione delle barriere) e il potenziamento dei controlli calcolando le risorse sul complesso dei proventi delle multe di spettanza dello Stato. Nel testo del Senato, invece, i finanziamenti destinati alle medesime finalità sono calcolati sulla base molto più esigua delle maggiori entrate determinate dal testo in esame per effetto delle disposizioni del testo stesso che incrementano le sanzioni pecuniarie. Nell'ambito delle modifiche molto numerose apportate dal Senato, osserva che si tratta di uno dei pochi interventi che incide sull'impianto del testo della Camera, facendone venir meno un elemento essenziale. Pur nella consapevolezza della difficoltà dell'attuale situazione economica e finanziaria, ritiene opportuno verificare se vi sia la possibilità di recuperare almeno in parte questi finanziamenti.

Al medesimo articolo 42, sempre in accoglimento di quanto richiesto dalla Commissione Bilancio del Senato, sono state soppresse le disposizioni del testo della Camera che prevedevano una rigorosa procedura di rendicontazione da parte degli enti locali sull'utilizzo dei proventi di loro spettanza derivanti dalle sanzioni per violazioni del codice della strada, mediante l'invio di una relazione

annuale ai Ministeri competenti, e imponevano la sanzione della riduzione del 3 per cento dei finanziamenti dei contributi spettanti all'ente locale a valere sul Fondo ordinario, nel caso in cui non avesse destinato il 50 per cento di detti proventi a finalità di sicurezza stradale. Queste previsioni sono soltanto parzialmente recuperate con le disposizioni introdotte all'articolo 25, che si riferiscono esclusivamente all'obbligo di rendicontazione della destinazione dei proventi derivanti dagli accertamenti mediante autovelox.

All'articolo 44 il Senato ha ulteriormente modificato la disciplina, già rivista nel testo della Camera, delle modalità con cui viene applicata la sospensione della patente, prevedendo che il conducente possa richiedere al prefetto un permesso di guida, anche nel periodo della sospensione, per determinate fasce orarie, per il tempo strettamente necessario e comunque di non oltre tre ore al giorno, adeguatamente motivato e documentato per ragioni di lavoro ovvero per il ricorrere una situazione di necessità di assistenza a familiari con handicap. Tale possibilità è limitata al caso in cui non sia stato provocato un incidente. Il periodo di sospensione è aumentato di un numero di giorni pari al doppio delle ore complessive per le quali è stata autorizzata la guida durante la sospensione stessa.

Queste disposizioni introdotte dal Senato possono essere oggetto di valutazioni discordanti riguardo alle loro finalità, ma sicuramente comportano evidenti difficoltà di applicazione e si prestano a creare le condizioni per eludere di fatto la sanzione della sospensione della patente. Per questo ritengo che debba essere espressamente prevista una norma sanzionatoria, nel caso di un esercizio abusivo della possibilità di guida prevista dal testo del Senato.

Ritiene sicuramente condivisibili sono le modifiche introdotte dal Senato all'articolo 45, in materia di revoca della patente. In primo luogo si prevede che, fino alla data di entrata in vigore della disciplina attuativa della nuova normativa comunitaria relativa alla patente di guida, i

soggetti ai quali è stata ritirata la patente non possono conseguire certificato di idoneità per la guida di ciclomotori né possono condurre tali veicoli. Il divieto si applica anche alle minicar. In secondo luogo il testo del Senato introduce una disposizione di grande rilievo con cui si stabilisce che, per i conducenti professionali, in caso di reato consistente nella guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, l'accertamento del reato costituisce giusta causa di licenziamento del conducente. In terzo luogo si precisano le disposizioni del codice della strada relative alle violazioni commesse da conducente di ciclomotore, prevedendo che, nel caso in cui il conducente di un ciclomotore commetta una violazione per cui è previsto il ritiro, sospensione o revoca della patente di guida, la sanzione si applichi al certificato di idoneità alla guida (il patentino), se il conducente non è munito di patente, o alla patente, se ne è munito. Se si tratta di violazioni per cui è prevista la decurtazione dei punti, questa si applica alla patente. Al tempo stesso è abrogata la disposizione (introdotta dal provvedimento collegato in materia di sicurezza pubblica e subito generalmente criticata) per cui il ritiro, la sospensione o la revoca della patente di guida o la decurtazione dei punti si applicano anche nel caso di violazioni commesse alla guida di un veicolo per il quale non è richiesta la patente di guida, ad esempio la bicicletta.

In accoglimento della richiesta della Commissione Bilancio del Senato, è stato soppresso l'articolo 33 del testo della Camera che interveniva sull'articolo 230 del codice, relativo ai programmi di sicurezza stradale nelle scuole, prevedendo lo svolgimento obbligatorio di tali programmi a decorrere dall'anno scolastico 2010-2011. Osserva che in questo modo viene meno uno degli elementi qualificanti del testo che era stato elaborato dalla Camera.

All'articolo 48 è stata soppressa la disposizione, contenuta nel testo della Camera, per cui appositi interventi di manutenzione straordinaria e di potenziamento della segnaletica e delle barriere

nelle strade con elevati tassi di incidentalità potevano essere finanziati a valere sulle risorse derivanti dai proventi delle sanzioni che erano destinati al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La soppressione dipende dal fatto che, come detto, sono state altresì soppresse le disposizioni del testo della Camera che prevedevano la destinazione di una quota significativa del gettito delle multe al miglioramento della segnaletica e al rafforzamento dei controlli.

All'articolo 50 il Senato ha approvato una modifica con cui si limita la portata delle disposizioni relative all'introduzione dell'impiego del casco protettivo elettronico e, per i veicoli di grandi dimensioni, della scatola nera, prevedendo che tale introduzione si debba intendere in via sperimentale.

All'articolo 52, che reca modifiche al decreto legislativo n. 286 del 2005, relativo alla liberalizzazione dell'autotrasporto, il Senato ha introdotto un'ulteriore disposizione, con cui si prevede che può conseguire la patente di guida italiana, corrispondente alla propria patente rilasciata da uno Stato estero con cui non sussistano condizioni di reciprocità il dipendente di un'impresa di autotrasporto di persone o cose avente sede in Italia e titolare di carta di qualificazione del conducente, il quale ha stabilito la propria residenza in Italia da oltre un anno.

Al medesimo articolo, la soppressione delle disposizioni introdotte dal testo della Camera, di cui alle lettere *c)* e *d)* è dovuta a ragioni di coordinamento, dal momento che le medesime disposizioni, relative alla formazione dei conducenti di veicoli adibiti al trasporto di merci, sono state nel frattempo inserite nel disegno di legge comunitaria per il 2009.

All'articolo 62, con una modifica introdotta dal Senato, si prevede che il decreto ministeriale che definisce in modo uniforme le caratteristiche per l'omologazione e per l'installazione dei dispositivi che visualizzano il tempo residuo di accensione delle luci dei nuovi impianti sema-

forici si riferisca anche agli impianti per regolare la velocità e agli impianti con cui si rileva la velocità dei veicoli.

All'articolo 63, infine, è stata introdotta una modifica con cui si precisa che i dispositivi automatici per l'accertamento delle violazioni al codice della strada debbano essere, oltre che di proprietà degli enti locali o da essi acquisiti mediante locazione finanziaria, come già previsto nel testo approvato dalla Camera, anche acquisiti attraverso noleggio a canone fisso.

Passa quindi ad esaminare gli articoli aggiunti nel corso dell'esame presso il Senato, osservando che il Senato ha approvato un numero significativo di proposte emendative che riguardano questioni non affrontate nel testo della Camera.

Con l'articolo 3 il Senato ha inserito un nuovo comma all'articolo 9 del codice della strada, che disciplina le competizioni sportive su strada. Il nuovo comma prevede che, in deroga alle disposizioni che sanzionano la circolazione dei veicoli cui siano state apportate modifiche alle caratteristiche costruttive, i veicoli che partecipano alle competizioni sportive possono circolare limitatamente agli spostamenti all'interno del percorso della competizione e per il tempo strettamente necessario per gli spostamenti stessi.

All'articolo 4 il Senato è intervenuto sull'articolo 10 del codice della strada, che disciplina i veicoli eccezionali e trasporti in condizioni di eccezionalità, soppri-  
mendo le previsioni relative alla possibilità di imporre la scorta di polizia stradale. Rimangono invece le previsioni relative alla possibilità di imporre una scorta tecnica.

All'articolo 6 il testo del Senato ha incrementato di circa cinque volte, portandola ad una somma da 389 a 1559, la sanzione – attualmente fissata in una somma da 78 a 311 euro – al cui pagamento sono tenuti i soggetti diversi dagli enti proprietari, che violano le disposizioni in materia di mantenimento in perfetta efficienza e di collocazione della segnaletica stradale, nonché di divieto di apporre sulla stessa altri segnali.

L'articolo 7 inserisce nell'ambito delle categorie di segnali luminosi previste dal codice della strada i tabelloni luminosi rilevatori della velocità in tempo reale dei veicoli in transito.

L'articolo 8 precisa l'individuazione delle macchine che non rientrano nella definizione di veicolo (e quindi non sono assoggettate alla disciplina del codice della strada), stabilendo che non si considerano veicoli le macchine per invalidi, qualificate come ausili medici in base alla normativa comunitaria, anche nel caso in cui siano servite da motore. La disciplina vigente rinvia invece, per l'individuazione delle macchine per invalidate non considerate come veicoli, al regolamento di attuazione del codice della strada.

Si interviene inoltre sull'articolo 190 del codice della strada, che prevede che le macchine per uso di bambini o di persone invalide, anche se asservite da motore, possano circolare sulle parti della strada riservate ai pedoni, precisando che la circolazione debba avvenire secondo le modalità stabilite dagli enti proprietari delle strade.

L'articolo 13 puntualizza che le previsioni dell'articolo 95, comma 1-*bis* del codice della strada in materia di rilascio del duplicato della carta di circolazione si applicano anche nel caso di duplicati per smarrimento, deterioramento o distruzione dell'originale.

Con l'articolo 19, introdotto dal Senato, si prevede che tra i soggetti che non possono conseguire la patente di guida, il certificato di abilitazione professionale per la guida di motoveicoli e il certificato di idoneità alla guida di ciclomotori siano compresi anche coloro che illecitamente importano, esportano, acquistano e ricevono a qualsiasi titolo o comunque detengono sostanze stupefacenti o psicotrope, che siano già stati condannati per reati contro la persona, contro il patrimonio, connessi a sostanze stupefacenti o consistenti in violazioni del codice della strada.

Per i soggetti in questione è già attualmente previsto il divieto di condurre vei-

coli. Osserva che si tratta pertanto di una opportuna integrazione a completamento della normativa vigente.

L'articolo 26 del testo del Senato sostituisce l'articolo 152 del codice della strada, relativo alla segnalazione visiva e all'illuminazione dei veicoli. Rispetto al testo attualmente vigente si precisa che l'uso obbligatorio delle luci di posizione, dei proiettori anabbaglianti e, se prescritte, delle luci della targa e delle luci d'ingombro, sia fuori che dentro i centri abitati, si applica non solo a motocicli e ciclomotori, ma anche ai tricicli e quadricicli, vale a dire alle minicar (per gli altri veicoli a motore, l'obbligo, come già previsto dalla legislazione vigente, si applica solo alla marcia fuori dai centri abitati). Rispetto al testo vigente, si esclude che l'uso di questi dispositivi possa essere sostituito dall'uso delle luci di marcia diurna, se il veicolo ne sia dotato. Si prevede una deroga all'obbligo di usare i suddetti dispositivi esclusivamente per i veicoli di interesse storico e collezionistico.

Osserva peraltro che l'articolo aggiuntivo introdotto dal Senato, in quanto sostituisce interamente l'articolo 152 del codice della strada, implica che venga meno il comma 3 del suddetto articolo con cui si stabilisce la sanzione pecuniaria da 38 a 155 euro per la violazione degli obblighi illustrati. Rileva che rimarrebbero pertanto obblighi privi di sanzione.

Con l'articolo 28, un articolo aggiuntivo introdotto dal testo del Senato, si prevedono due disposizioni su cui è necessaria un'attenta valutazione. In primo luogo si stabilisce che il trasporto di bambini da 5 a 12 anni su motocicli e sui ciclomotori a due ruote debba essere effettuato su un apposito sedile di sicurezza, con appoggi per gli arti inferiori e superiori, conformi al tipo omologato secondo la normativa stabilita dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Alla lettera *b*) del medesimo articolo si interviene ulteriormente sull'articolo 170 del codice della strada, relativo al trasporto di persone e di oggetti sui veicoli a motore a due ruote, introducendo una disposizione con cui si impone il limite di velocità di 60 km/h (o il limite

minimo, se superiore a 60 km/h) per i motocicli a due o tre ruote con a bordo bambini di statura inferiore ad 1,5 metri. Evidenza che sono disposizioni che, oltre a presentare evidenti difficoltà di applicazione, non necessariamente determinano effetti positivi in termini di sicurezza, in particolare per quanto riguarda l'obbligo di un sedile per il trasporto dei bambini su motocicli e ciclomotori. Ritiene necessario pertanto verificare l'opportunità di mantenere o meno tali previsioni.

L'articolo 30 del testo del Senato introduce una disposizione che specifica che l'obbligo di utilizzo di lenti o di altri apparecchi, prescritti in sede di rilascio o rinnovo della patente, si riferisca non solo alla patente, ma anche al certificato di idoneità alla guida dei ciclomotori (il « patentino »). Di conseguenza l'obbligo di utilizzo delle lenti e di altri apparecchi è esteso anche ai ciclomotori e alle minicar.

L'articolo 33 prevede espressamente, nell'ambito delle disposizioni relative al possesso dei documenti di circolazione e di guida, che il conducente debba avere con sé, quando prescritti, oltre che il certificato di abilitazione professionale e il certificato di idoneità, anche la carta di qualificazione del conducente (richiesta per i veicoli adibiti al trasporto di persone o cose).

L'articolo 35, introdotto al Senato su proposta del Governo, ha modificato, opportunamente rafforzandole, le disposizioni in materia di obblighi dei conducenti nei confronti dei pedoni (articolo 191 del codice della strada). Si prevede infatti in via generale che, se il traffico non è regolato da agenti o da semafori, i conducenti: *a)* devono fermarsi quando i pedoni transitano sugli attraversamenti pedonali; *b)* devono dare la precedenza, rallentando e all'occorrenza fermandosi, ai pedoni che attraversano la medesima parte della carreggiata. Ricorda che la disciplina vigente prevede, nel caso di transito dei pedoni sugli attraversamenti pedonali, non l'obbligo di fermarsi, ma quello di « dare la precedenza, rallentando e all'occorrenza fermandosi ».

L'articolo 36, come già segnalato in relazione alle modifiche alla disciplina della guida in stato di ebbrezza e sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, dispone l'ulteriore aumento di un terzo delle sanzioni pecuniarie per violazioni commesse dopo le ore 22 e prima delle ore 7, nel caso di guida con tasso alcolemico compreso tra 0,5 e 0,8 g/l, ovvero, per conducenti con età inferiore a 21 anni, neopatentati e conducenti professionisti, in tutti i casi di guida con tasso alcolemico superiore a 0 (zero).

Un altro articolo aggiuntivo approvato dal Senato (l'articolo 37) precisa la disciplina in materia di contestazione e verbalizzazione delle violazioni, specificando che il verbale può essere redatto con l'ausilio di sistemi informatici e indicandone i contenuti essenziali (sommatoria descrizione del fatto accertato, gli elementi essenziali per l'identificazione del trasgressore e la targa del veicolo con cui è commessa la violazione).

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

In particolare le attività del Comitato interessano la predisposizione del Piano nazionale della sicurezza stradale; il coordinamento degli interventi per migliorare la sicurezza stradale posti in essere dai comuni e da altri soggetti pubblici e privati in materia; la verifica delle misure adottate e dei risultati conseguiti, anche con riguardo agli interventi posti in essere dagli enti proprietari delle strade, comprese quelle gestite direttamente dall'ANAS SpA e dalle società concessionarie; la consulenza al Ministro per quanto concerne la relazione annuale al Parlamento sullo stato della sicurezza stradale in Italia; il coordinamento delle attività finalizzate alla raccolta dei dati relativi all'inci-

dentalità stradale; il coordinamento degli interventi di emergenza e di soccorso; la formazione degli operatori.

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

L'istituzione e il funzionamento del Comitato non devono comportare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Rispetto alle disposizioni richiamate, nell'apprezzare l'obiettivo di un rafforzamento degli strumenti di coordinamenti tra tutti i corpi e i soggetti istituzionali che hanno competenze in materia di sicurezza stradale, osserva peraltro che occorre in ogni caso accertare che la formulazione delle disposizioni contenute nel testo del Senato non induca a configurare un rapporto di dipendenza della Polizia di Stato, per quanto riguarda l'esercizio delle funzioni di polizia stradale, nei confronti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, evidentemente incompatibile con l'inquadramento della Polizia stessa nell'ambito del Ministero dell'Interno.

Con un ulteriore articolo aggiuntivo, l'articolo 49, il testo del Senato introduce, nell'ambito del decreto legislativo n. 461 del 1999, che disciplina le modalità di individuazione della rete autostradale e stradale nazionale, un nuovo articolo che individua le procedure per la modifica e l'aggiornamento della rete stradale ed autostradale di interesse nazionale esistente.

In particolare si prevede che la proposta di modifica possa essere effettuata non soltanto dalle regioni, come previsto dalla normativa vigente, ma anche dallo Stato (dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti) e che debba essere richiesto anche il parere del Consiglio superiore dei

lavori pubblici (oltre che l'intesa con la Conferenza unificata e il parere delle Commissioni parlamentari, già previsti dalla legislazione vigente). Le modifiche possono riguardare non solo intere strade, ma anche tronchi di strada. Per le varianti, l'integrazione avviene d'ufficio.

L'articolo 54 interviene opportunamente sulla legge quadro sull'alcol, introducendo una disciplina più severa per quanto concerne la somministrazione di alcolici nelle aree di servizio autostradali. Si prevede, in particolare, che nelle suddette aree sia vietata: la vendita per asporto di bevande superalcoliche dalle ore 22 alle ore 6, pena la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 2.500 a euro 7.000; la somministrazione di bevande superalcoliche, pena la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 3.500 a euro 10.500; la somministrazione di bevande alcoliche dalle ore 2 alle ore 7, pena la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 3.500 a euro 10.500.

In caso di reiterazione della violazione nel biennio, il prefetto territorialmente competente dispone la sospensione della licenza per un periodo di trenta giorni.

La normativa vigente si limita a prevedere il divieto di vendita al banco di bevande superalcoliche nelle aree di servizio situate lungo le autostrade dalle ore 22 alle ore 6.

Contestualmente è altresì soppressa la disposizione vigente che prevede il divieto di somministrazione di bevande superalcoliche negli esercizi commerciali e nei locali pubblici con accesso sulle autostrade.

Con un articolo aggiuntivo, l'articolo 55, il testo del Senato modifica la normativa relativa al divieto di somministrazione di bevande alcoliche dopo le 2 di notte nei locali di spettacolo (articolo 6 del decreto-legge n. 117 del 2007) prevedendo: l'obbligo per tali locali di avere presso almeno un'uscita un apparecchio di rilevamento del tasso alcolemico, a disposizione dei clienti che desiderino verificare il proprio stato di idoneità alla guida dopo l'assunzione di alcool. In caso di violazione dell'obbligo, è prevista la sanzione di chiu-

sura del locale da sette fino a trenta giorni; la previsione per alberghi, ristoranti, caffè e altri esercizi per la vendita al minuto o il consumo di vino e di bevande alcoliche dell'obbligo di esporre le tabelle relative al tasso alcolemico e di dotarsi di un apparecchio di rilevazione del tasso alcolemico presso almeno un'uscita dal locale; la possibilità per il sindaco di autorizzare la somministrazione di bevande alcoliche fino alle ore 5 per non più di dieci volte nell'arco di un anno; l'esclusione dal divieto di somministrazione notturna di bevande alcoliche delle isole in cui è interdetta la circolazione degli automezzi ad uso privato.

Ricorda che tale questione era già stata oggetto di discussione, anche vivace, nel corso dell'esame presso la Camera. Non ritiene che la soluzione individuata dal Senato possa ritenersi pienamente condivisibile. In particolare la facoltà attribuita al sindaco di autorizzare la somministrazione di bevande alcoliche fino alle 5 per dieci volte all'anno, per un verso, appare caratterizzata da un'eccessiva discrezionalità e, per l'altro, si riferisce ad un ambito territoriale, come è nel caso di molti comuni, eccessivamente ristretto.

Giudica pertanto opportuno riflettere attentamente sull'opportunità di mantenere questa previsione, valutando anche la possibilità di pervenire ad una riformulazione della norma che trasferisca la decisione a livello regionale o provinciale e che preveda che le deroghe si applichino su un ambito territoriale più ampio, come può essere quello della provincia, imponendo come condizione che il numero degli incidenti stradali, che abbiano provocato la morte o lesioni a persone, verificatisi nel territorio della provincia, non registri aumenti.

Con l'articolo 61, infine, il testo del Senato estende la platea dei veicoli utilizzati da soggetti diversamente abili, ai quali si applica l'aliquota IVA del 4 per cento, prevedendo che tale aliquota sia applicata ai veicoli diesel con cilindrata fino a 3000 cm cubici, anziché come previsto dalla normativa vigente ai veicoli diesel con cilindrata fino a 2.800 cm cubici.

La copertura finanziaria, pari a 1.200.000 euro nel 2010 e a 3 milioni di euro a decorrere dal 2011, è a carico del fondo per il miglioramento dell'efficienza energetica e alla riduzione delle emissioni ambientali delle autovetture da noleggio da piazza, di cui al DL 159 del 2007.

In conclusione, sottolinea che, come emerge dalla relazione, volutamente dettagliata, se è vero che il Senato ha apportato un ampio numero di modifiche o integrazioni, soltanto poche tuttavia incidono su aspetti essenziali del testo predisposto dalla Camera.

Per questo, nel ricordare che comunque l'esame e la possibilità di emendamento in terza lettura devono riferirsi soltanto alle parti modificate o aggiunte dal Senato, auspica, per le ragioni fondamentali che ho richiamato all'inizio, che la Camera giunga in tempi rapidi a licenziare di nuovo il testo e invita tutti i gruppi parlamentari a concorrere al raggiungimento di questo obiettivo.

Silvia VELO (PD) si riserva di valutare con attenzione le modifiche apportate dal Senato al provvedimento in esame. Concorda con il Presidente sul fatto che alcune questioni necessitino di un approfondimento. Osserva che, per quanto rispondenti a finalità generali assolutamente condivisibili, alcune modifiche apportate al testo recano disposizioni di difficile applicabilità. Richiama, ad esempio, la disposizione che prevede l'obbligatorietà di indossare un casco per i conducenti di bicicletta di età inferiore a 14 anni e sottolinea la difficoltà sia dei controlli, sia anche delle modalità di accertamento dell'identità del minore. Osserva che l'introduzione di norme inapplicabili intaccherebbe la credibilità del Parlamento, che invece da più di un anno sta lavorando con cura e attenzione ad un provvedimento che giudica assai importante. Inoltre giudica essenziale che non vengano introdotte disposizioni che potrebbero costituire un onere per i cittadini, come ad esempio l'obbligo di un certificato che attesti la non assunzione di sostanze stupefacenti e psicotrope ai fini del rilascio

della patente. Osserva infatti che tale obbligo costituirebbe un onere per chi non fa uso di droghe, e non costituisce un reale deterrente per chi ne fa uso, che potrebbe ottenere tale certificazione semplicemente astenendosi dal fare uso di droghe per un determinato periodo. Ritiene quindi che l'esame da parte della Commissione del provvedimento sulla sicurezza stradale debba essere informato ai due fondamentali principi dell'applicabilità delle disposizioni in esso contenute e della semplificazione normativa. Sottolinea infatti che il codice della strada è molto complesso e ricorda che, pur essendo stata più volte prospettata, non ha ricevuto ancora attuazione l'ipotesi di una revisione organica del codice medesimo attraverso delega delega al Governo.

Vincenzo GAROFALO (Pdl) ritiene che le modifiche apportate dal Senato abbiano mantenuto l'impostazione originale data dalla Camera. Non concorda con la collega Velo sull'inapplicabilità della disposizione che prevede l'obbligo di un caso durante la circolazione in bicicletta da parte dei minori di 14 anni, anche in ragione del fatto che il provvedimento in discussione in Assemblea prevede l'abbassamento a 10 anni del limite di età per il rilascio della carta di identità. Quanto all'obbligo di una certificazione che attesti l'assenza dell'uso di droghe ai fini del rilascio della patente, ritiene che questo possa essere utile al fine di non rilasciare la patente a chi fa uso abituale e continuativo di droghe. Giudica invece la disposizione che prevede l'obbligo di un sedile di sicurezza per il trasporto dei bambini sui veicoli a due ruote di difficile applicazione e non del tutto rispondente a criteri di sicurezza stradale. In ultimo si riserva di valutare il differimento dell'applicabilità della norma che prevede anche una prova pratica per il conseguimento del cosiddetto «patentino» alla data di adozione della normativa nazionale attuativa della nuova disciplina comunitaria in materia di patenti.

Alessandro MONTAGNOLI (LNP) osserva che l'impostazione adottata nel corso

dell'esame da parte del Senato del provvedimento sulla sicurezza stradale appare diversa da quella adottata dalla Camera, che era intervenuta dettando linee più generali di intervento e non introducendo disposizioni caratterizzate da una forte specificità dell'oggetto. Entrando nel merito del provvedimento, ritiene non condivisibile la disposizione che prevede l'obbligo di un casco per i minori di 14 anni che circolino in bicicletta e quella che introduce il limite di velocità a 60 km/h per chi trasporta su motocicli a due o tre ruote bambini di statura inferiore ad 1,5 metri. Rileva infine che sarebbe opportuna una riflessione su alcune modifiche introdotte dal Senato, come ad esempio la disposizione che prevede l'obbligo di sottoporre periodicamente gli pneumatici per verificarne l'efficienza, che costringerebbe i cittadini ad un onere forse eccessivo. Ribadisce quindi la necessità di semplificazione del codice della strada, che risulta essere un testo eccessivamente complesso.

Angelo COMPAGNON (Udc) osserva che il provvedimento sulla sicurezza stradale è stato oggetto di un'ampia e approfondita riflessione da parte della Commissione trasporti della Camera in prima lettura e che durante l'esame si è pervenuti alla sintesi di alcune posizioni anche molto lontane tra di loro. Sottolinea che l'approccio che ha ispirato l'esame del provvedimento presso la Camera è stato quello di concentrare l'intervento sulle questioni più rilevanti, per fornire una prima risposta alle problematiche più evidenti che emergono dal codice. Ritiene che le modifiche apportate dal Senato complichino ulteriormente l'applicazione del codice e introducano sanzioni eccessivamente severe rispetto a numerose fattispecie. Nel ricordare che il provvedimento è stato licenziato dalla Camera la scorsa estate e che il Senato ha impiegato quasi un anno per approvarlo. Ritiene in conclusione utile che l'esame in Commissione sia informato al buon senso e auspica che si pervenga ad un testo equilibrato e responsabile.

Mario LOVELLI (PD) osserva che, anche in ragione del tempo impiegato dal Senato per modificare il provvedimento sulla sicurezza stradale, la Commissione dovrà svolgere i propri lavori in tempi veramente rapidi. Giudica infatti fondamentale che il provvedimento venga approvato entro la sospensione estiva dell'attività parlamentare, prima che il traffico registri un forte incremento in corrispondenza delle vacanze estive. Ricorda che il 2010 è l'anno in cui i Paesi europei sono chiamati a fare il bilancio dell'incidentalità stradale per verificare il raggiungimento dell'obiettivo posto in sede europea di dimezzare il numero delle vittime per incidenti stradali rispetto al 2001. Evidenzia che l'Italia ha ridotto le vittime del 33 per cento e sottolinea che tale obiettivo è assai lontano da quello raggiunto dal Lussemburgo, che è riuscito a dimezzare le vittime, e da Paesi più simili all'Italia, quali la Francia e la Germania, che hanno raggiunto risultati considerevolmente migliori rispetto a quelli italiani. Sottolinea con forza l'importanza dei controlli sulle strade ai fini di sicurezza stradale e giudica fondamentale che nel testo siano contenute disposizioni che permettano effettivamente agli organi preposti di effettuare i controlli. Ricorda a tale proposito che durante l'esame in prima lettura alla Camera il proprio gruppo aveva proposto una serie di emendamenti volti a finanziare interventi che favorissero l'intensificazione dei controlli e l'acquisto di attrezzature e mezzi per i corpi di polizia stradale. Ritiene pertanto assai preoccupante che gli interventi che avrebbero dovuto assicurare il finanziamento di un potenziamento dei controlli siano stati soppressi o fortemente depotenziati. Nel ribadire quindi l'assoluta rilevanza dell'attività di controllo sia al fine di salvaguardare vite umane sia anche per raggiungere tempestivamente gli obiettivi imposti a livello europeo, osserva che tale attività non può svolgersi senza un'adeguata disponibilità di risorse umane, finanziarie e strumentali. Giudica opportuno intervenire su alcune modifiche introdotte dal Senato, come ad esempio la ripartizione

dei proventi delle sanzioni conseguenti alla violazione dei limiti di velocità tra ente proprietario ed ente accertatore e la disposizione che prevede il termine di sessanta giorni per l'invio ai cittadini della notifica delle multe, che va valutata alla luce delle reali possibilità operative per gli enti accertatori affinché non si trasformi in una sorta di condono. In ultimo sottolinea l'esigenza di prevedere disposizioni che promuovano l'educazione stradale, in particolare nelle scuole. A tale proposito ritiene che debba essere seguita una linea politica molto chiara e che dalla Commissione debba provenire una forte sollecitazione al Governo affinché si intervenga in tal senso.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO ricorda di aver seguito integralmente i lavori del Senato, che giudica di grande rilievo. Ritiene l'attività che il Parlamento sta svolgendo da più di un anno estremamente positiva nella direzione della sicurezza stradale, che costituisce una delle priorità del Governo, come dimostra anche l'intervento operato attraverso il provvedimento collegato in materia di sicurezza pubblica, che, introducendo una misura che si è rivelata di grande efficacia, ha previsto il sequestro del veicolo per chi provoca un incidente stradale sotto l'effetto di droga o in stato di ebbrezza. Giudica fondamentale che il provvedimento sia definitivamente approvato prima della sospensione estiva dei lavori parlamentari, auspicando che si individuino soluzioni adeguate per le questioni che potranno emergere, anche con riferimento a quelle segnalate dai Ministeri dell'interno e dell'economia e delle finanze.

Osserva che, pur non essendo stato raggiunto l'obiettivo posto in sede europea del dimezzamento delle vittime da incidentalità stradale dal 2001, dall'inizio del 2000 si è registrato un importante decremento dell'incidentalità, anche grazie all'introduzione dell'istituto della patente a punti e auspica che l'approvazione del provvedimento in esame possa contribuire

in modo decisivo a promuovere la sicurezza stradale e ad assicurare un'ulteriore, rilevante diminuzione dei tassi di incidentalità.

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

**La seduta termina alle 16.45.**

**DELIBERAZIONE DI RILIEVI  
SU ATTI DEL GOVERNO**

*Martedì 18 maggio 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per*

*le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.*

**La seduta comincia alle 16.45.**

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto in oggetto, rinviato nella seduta antimeridiana.

Mario VALDUCCI, *presidente*, in ragione della richiesta del Governo di poter effettuare un ulteriore approfondimento sulla proposta di rilievi presentata dal relatore, rinvia il seguito dell'esame dello schema di regolamento ai fini dell'espressione dei rilievi ad un'apposita seduta che sarà prevista per domani.

**La seduta termina alle 16.50.**