

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

RISOLUZIONI:

7-00366 Biasotti: Tutela delle emittenti regionali e locali nell'ordinamento automatico dei canali digitali (<i>Discussione e conclusione – Approvazione della risoluzione n. 8-00081</i>) .	180
<i>ALLEGATO 1 (Nuovo testo approvato dalla Commissione)</i>	197

SEDE CONSULTIVA:

Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 2009 (C. 3593 Governo).	
Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato e dei bilanci delle Amministrazioni autonome per l'anno finanziario 2010 (C. 3594 Governo).	
Tabella n. 3: Stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico (limitatamente alle parti di competenza).	
Tabella n. 10: Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (limitatamente alle parti di competenza) (Parere alla V Commissione) (<i>Seguito dell'esame congiunto, ai sensi dell'articolo 119, comma 8, del regolamento e conclusione – Relazioni favorevoli</i>)	183

DELIBERAZIONE DI RILIEVI SU ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante regolamento di attuazione in materia di servizi pubblici locali di rilevanza economica. Atto n. 226 (Rilievi alla I Commissione) (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 96-ter, comma 4, del regolamento, e conclusione</i>)	184
<i>ALLEGATO 2 (Rilievi approvati dalla Commissione)</i>	201

SEDE CONSULTIVA:

DL 102/2010: Proroga degli interventi di cooperazione allo sviluppo e a sostegno dei processi di pace, di stabilizzazione e delle missioni internazionali delle Forze armate e di polizia. C. 3610 Governo (Parere alle Commissioni III e IV) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	185
--	-----

SEDE LEGISLATIVA:

Disposizioni in materia di sicurezza stradale. C. 44-419-471-649-772-844-965-1075-1101-1190-1469-1488-1717-1737-1766-1998-2177-2299-2322-2349-2406-2480-B, approvata, in un testo unificato, dalla Camera e modificata dal Senato (<i>Seguito della discussione e conclusione</i>)	186
<i>ALLEGATO 3 (Emendamenti esaminati)</i>	203
<i>ALLEGATO 4 (Ordini del giorno)</i>	208
<i>ALLEGATO 5 (Correzioni di forma)</i>	226
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	196

RISOLUZIONI

Mercoledì 14 luglio 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il Vice Ministro allo sviluppo economico Paolo Romani.

La seduta comincia alle 9.15.**7-00366 Biasotti: Tutela delle emittenti regionali e locali nell'ordinamento automatico dei canali digitali.**

(Discussione e conclusione — Approvazione della risoluzione n. 8-00081).

Mauro PILI (PdL), in qualità di cofirmatario, illustra la risoluzione. In particolare sottolinea che si tratta di un atto di indirizzo firmato da numerosi deputati, appartenenti a diversi gruppi parlamentari, il cui obiettivo è quello di fornire un'interpretazione autentica della disposizione contenuta nel decreto legislativo n. 44 del 2010, che, riguardo all'emittenza regionale e locale, dà precise indicazioni sul posizionamento automatico dei relativi canali. Osserva che il legislatore, attraverso quella disposizione, che in particolare prevede che nel primo arco di numeri si debbano prevedere adeguati spazi nella numerazione che valorizzino al programmazione delle emittenti locali legata al territorio e di qualità. Evidenzia che tale disposizione è stata emanata dal legislatore al fine di tutelare all'interno del primo arco di numerazione dei canali, e quindi nelle posizioni da 1 a 9, quelle emittenti che avevano conquistato nel tempo un proprio spazio, basato su una programmazione di qualità e volta alla valorizzazione del territorio, di forte incidenza culturale e sul piano informativo. Fa presente che la presenza e il peso di ogni emittente regionale e locale avrebbe dovuto essere verificata al momento dello *switch-off*. Al riguardo ricorda che la Sardegna è stata la prima regione in cui è avvenuta la transizione dal sistema analogico al sistema digitale e che, nell'immi-

nenza dello spegnimento del segnale analogico, sono stati presi specifici accordi tra la regione e il Ministero dello sviluppo economico affinché fosse riconosciuto alle emittenti regionali e locali un posizionamento all'interno del primo arco numerico dei canali in digitale, anche in relazione al rilevante impatto che il posizionamento di un canale ha per il mercato pubblicitario. Rileva che lo spegnimento del segnale analogico e la conseguente numerazione casuale dei canali relativi alle emittenti locali ha generato una drammatica situazione di crisi per molte di esse. Ribadisce che la disposizione di cui all'articolo 5, comma 2 del decreto legislativo n. 44 impone che le emittenti locali siano collocate nel primo arco di numeri e in proposito osserva che il documento che l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni dovrà emettere al riguardo dovrà tener conto di questa indicazione. Ritiene in conclusione che il Governo, attraverso un parere favorevole su una risoluzione ampiamente condivisa, possa fornire un'indicazione implicita all'Autorità affinché tenga conto nel proprio documento della necessità di attribuire alle emittenti regionali un'adeguata posizione di sintonia. Fa presente che l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni ha ricevuto di recente il risultato di un'indagine che ha fotografato la situazione attuale delle emittenti, nella quale risultano fortemente penalizzate le emittenti locali che al momento dello spegnimento del segnale analogico detenevano un ruolo e una rilevanza che, al momento attuale, a causa del posizionamento delle medesime emittenti su numerazioni diverse e molto lontane dal primo arco di numeri, risultano fortemente depotenziate. Giudica invece necessario che, ai fini dell'assegnazione della posizione di sintonia, siano considerati il ruolo e l'esperienza delle emittenti locali al momento dello *switch-off*. Chiede quindi al Governo di mettere in atto tutte le opportune iniziative, anche attraverso degli appositi contatti con l'Autorità al riguardo, per fare in modo che la sintonia dei canali non sia lesiva del ruolo delle

emittenti locali e delle disposizioni emanate al riguardo.

Antonio MEREU (UdC) in accordo con i presentatori, sottoscrive la risoluzione in esame.

Il Vice Ministro Paolo ROMANI ringrazia i presentatori della risoluzione, che offre la possibilità di avviare un dibattito su una questione assai rilevante e molto delicata. Fa presente che nella prima stesura del decreto legislativo non era presente la disposizione relativa all'obbligo di numerazione automatica dei canali della televisione digitale (LCN), introdotta soltanto in seguito, dopo aver verificato che non era possibile procedere mediante autoregolazione. Fa presente che all'articolo 5, comma 2, lettera *b*) del decreto legislativo n. 44 del 2010 il legislatore ha precisato che il piano di numerazione automatica dei canali della televisione digitale terrestre con il quale saranno attribuiti i numeri ai fornitori di servizi di media audiovisivi autorizzati alla diffusione di contenuti audiovisivi in tecnica digitale terrestre deve essere effettuata nel rispetto delle abitudini e preferenze degli utenti, con particolare riferimento ai canali generalisti nazionali e alle emittenti locali. Sottolinea inoltre che nel medesimo decreto legislativo si prevede che nel primo arco di numeri, e quindi nei numeri da 1 a 9, siano riservati adeguati spazi nella numerazione che valorizzino la programmazione delle emittenti locali di qualità e quella legata al territorio. Fa presente quindi che il legislatore ha individuato delle regole assai precise nella definizione della numerazione dei canali, che l'Autorità, nell'ambito della propria competenza, può interpretare. Rileva che lo schema di piano di numerazione automatica dei canali (LCN) per la televisione digitale terrestre, sul quale l'Autorità ha aperto nello scorso aprile la consultazione pubblica, ha ricevuto il voto unanime di tutti i commissari, che, ricorda, sono eletti dal Parlamento. In riferimento all'indagine che l'Autorità ha avviato al riguardo, concorda con il deputato Pili che, trattandosi di

un'indagine recente, non tiene conto del ruolo che le emittenti locali avevano al momento dello *switch-off*, ma fotografa la situazione di un Paese in cui il 30 per cento delle aree sono completamente digitalizzate, il 20 per cento è in una fase di *switch-over* e la restante parte del territorio è ancora servita da un sistema analogico. Fa presente inoltre che le associazioni delle emittenti locali hanno informalmente chiesto di poter essere sintonizzate nella numerazione che va dal canale 10 ai successivi. Sottolinea che l'Autorità ha valutato anche la possibilità di assegnare alle emittenti locali i numeri 8 e 9, sulla base della precisa indicazione del legislatore che con la formulazione « nel primo arco di numeri » ha inteso riferirsi ai numeri da 1 a 9. Osserva tuttavia che l'attribuzione alle emittenti locali dei numeri da 8 in poi privilegierebbe solo alcune di esse, ossia quelle cui fosse assegnato il numero 8 o il numero 9, e che tale assegnazione implicherebbe la previa realizzazione di una sorta di graduatoria delle emittenti. Osserva che il Governo, preso atto della situazione di grave emergenza che si era verificata nel passaggio al digitale riguardo all'assegnazione dei numeri ai canali televisivi, è intervenuto sollecitamente attraverso il decreto legislativo n. 44 e che anche l'Autorità ha provveduto ad avviare tempestivamente una consultazione pubblica, al fine di pervenire in tempi rapidi all'emanazione della relativa delibera. Esprime preoccupazione, al pari dei firmatari della risoluzione, sui contenuti della delibera dell'Autorità e ribadisce la condivisione di massima del Governo su quanto segnalato nella risoluzione, che, se approvata, potrebbe costituire un'importante segnale e portare ad un'ulteriore riflessione sul tema della numerazione automatica. In considerazione della differenza di ruoli tra Governo e Autorità ritiene in ogni caso opportuno proporre la seguente riformulazione del dispositivo della risoluzione: « ad intervenire, se del caso e nell'ambito delle proprie competenze, con tutti gli strumenti a disposizione per valutare il quadro delle conseguenze di tale situazione al fine di indi-

viduare con urgenza soluzioni coerenti con le aspettative degli operatori televisivi locali; a valutare, per quanto di propria competenza e nel rispetto di quella, stabilita per legge, dell'Autorità, l'opportunità che l'articolazione del digitale terrestre sul territorio nazionale abbia come fondamento quello dell'attribuzione alle televisioni regionali di un'adeguata posizione di sintonia, individuando le procedure idonee a rendere tale processo immediatamente applicabile. »

Paolo GENTILONI SILVERI (PD) concorda con il vice ministro sulla delicatezza della questione. Osserva che la transizione al digitale sta determinando la scomparsa di alcune rilevanti emittenti locali invece di rappresentare una fase di evoluzione positiva volta non solo a permettere la sopravvivenza, ma a rafforzare le emittenti di maggiore qualità. Sottolinea che le istituzioni si trovano a dover affrontare contemporaneamente due temi di grande rilievo per l'emittenza, ossia da un lato l'assegnazione della numerazione ai canali nel sistema digitale e dall'altro l'assegnazione delle frequenze e la questione del cosiddetto « dividendo digitale esterno ». Osserva, a tale ultimo riguardo, che il rischio che il Paese corre è che la transizione al digitale permetta alle emittenti locali di vendere le frequenze lasciate libere dopo il passaggio al digitale, qualora venisse autorizzato il *trading*. Fa presente che il proprio gruppo ha presentato un emendamento al disegno di legge che reca la manovra economica attualmente all'esame del Senato, che è stato respinto, che aveva la finalità di scongiurare che il patrimonio di frequenze da mettere all'asta al fine di mettere a disposizione degli operatori mobili le frequenze del « dividendo digitale » fosse messo a disposizione dalle sole emittenti locali. Ricorda che l'evoluzione del sistema digitale farà in modo che ogni *multiplex*, che oggi consente la trasmissione di 4 diversi canali, permetterà in futuro di trasmettere 20 diversi canali e che i grandi gruppi, come per esempio RAI o Mediaset, potendosi aggiudicare 6 *multiplex*, avrebbero a disposi-

zione 120 potenziali canali, che non riuscirebbero mai ad attivare anche solo per motivi legate all'ingente quantità di risorse necessarie a tal fine, ma che avrebbero certamente la finalità di non permettere ad altri operatori di entrare nel mercato. Ritiene necessario che il patrimonio di frequenze detenuto dalle emittenti locali che si libererà a seguito del passaggio al digitale, ossia il dividendo digitale esterno per l'accesso a banda larga da reti mobili, debba essere messo a disposizione da tutte le emittenti e non solo dalle emittenti locali.

Quanto alla posizione numerica dei canali, fa presente che essa rivestiva un'importanza fondamentale nel sistema analogico, mentre nel sistema digitale, stante anche la diversa modalità di utilizzo del telecomando, risulta meno importante. Osserva tuttavia che nell'assegnazione della numerazione si dovrebbe tenere in ogni caso conto delle emittenti che nel sistema analogico avevano con fatica ed impegno conquistato una numerazione bassa, a volte addirittura il numero 7. Ritiene infine che una posizione di equilibrio potrebbe essere quella di prevedere che la numerazione delle emittenti locali interessi i numeri che vanno dal 9 in poi. Questa soluzione recherebbe un danno alle poche emittenti che nel tempo avevano conquistato una numerazione inferiore, ma a suo giudizio, costituisce una buona mediazione tra le esigenze delle emittenti locali e i contenuti del documento che l'Autorità di appresta ad approvare. Ritiene poco convincente che l'Autorità si sia basata, per l'elaborazione del documento, ad un'indagine affidata a una apposita società, quale Demoskopea, essendo a disposizione le rilevazioni di ascolto fornite dall'Auditel, che evidenziano che talune emittenti locali sono collocate, nel *ranking*, al quinto o al sesto posto, passando al secondo o terzo posto se ci si limita ai soli programmi destinati all'informazione.

Mauro PILI (PdL) pur ritenendo condivisibile la riformulazione, chiede al Governo di richiamare nel dispositivo il

rinvio al primo arco di numeri contenuto nel decreto legislativo n. 44 del 2010. Concordemente a quanto proposto dal collega Gentiloni, propone di riformulare il dispositivo inserendo, dopo la parola «sintonia» la seguente frase: «nel primo arco di numeri, a partire dal numero 9» e dopo la parola «applicabile» le seguenti «tenendo conto delle rilevazioni precedenti all'avvio del digitale terrestre». Ritiene che in questo modo sia soddisfatta l'esigenza politica espressa dal legislatore di prevedere che alle emittenti locali sia riservata una numerazione nel primo arco di numeri e che si tenga conto della presenza delle emittenti al momento dello *switch-off*.

Il vice ministro Paolo ROMANI condivide la perplessità espressa dal deputato Gentiloni sull'affidamento dell'indagine alla Demoskopoea, i cui risultati peraltro scontano il fatto che il sistema è solo parzialmente transitato al digitale. Avrebbe giudicato preferibile che l'indagine si fosse basata sui dati Auditel relativi agli ascolti delle emittenti regionali e locali.

Mario VALDUCCI, *presidente*, propone di sospendere la seduta al fine di precisare la riformulazione della risoluzione.

La seduta sospesa alle 9.50, è ripresa alle 9.55.

Il vice ministro Paolo ROMANI in relazione all'andamento del dibattito, propone quindi di riformulare la risoluzione nel senso di aggiungere, dopo la parola «sintonia» le seguenti: «sulla base di quanto previsto dall'articolo 32 del decreto legislativo n. 44 del 2010 e, in particolare, delle lettere a), b), c) del comma 2, sulla base di quanto previsto dall'articolo 32 del decreto legislativo n. 44 del 2010 e, in particolare, delle lettere a), b), c) del comma 2,» e di aggiungere in fine le seguenti parole: «e, a tal fine, tenendo conto delle rilevazioni di ascolto delle emittenti regionali e locali e, in particolare, per le regioni dove è già avvenuto lo

switch-off, di quelle riferite al momento dello spegnimento del segnale analogico».

Mauro PILI (Pdl) accetta la riformulazione proposta dal Governo.

La Commissione approva la risoluzione come da ultimo riformulata (*vedi allegato 1*).

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che la nuova formulazione della risoluzione in titolo assumerà il numero 8-00081.

La seduta termina alle 10.05.

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 14 luglio 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 10.05.

Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 2009.
(C. 3593 Governo).

Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato e dei bilanci delle Amministrazioni autonome per l'anno finanziario 2010.
(C. 3594 Governo).

Tabella n. 3: Stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico (limitatamente alle parti di competenza).

Tabella n. 10: Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (limitatamente alle parti di competenza).
(Parere alla V Commissione).

(Seguito dell'esame congiunto, ai sensi dell'articolo 119, comma 8, del regolamento e conclusione – Relazioni favorevoli).

La Commissione prosegue l'esame congiunto dei provvedimenti in oggetto, rinviato nella seduta del 13 luglio 2010.

Mario VALDUCCI, *presidente*, ricorda che nella seduta di ieri il relatore ha formulato la proposta di riferire favorevolmente sia sul disegno di legge recante il Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 2009, sia sul disegno di legge recante Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato e dei bilanci delle Amministrazioni autonome per l'anno finanziario 2010, limitatamente agli stati di previsione e alle parti di competenza della IX Commissione. Ricorda altresì che la Commissione ha convenuto di rinunciare a stabilire un termine per la presentazione degli emendamenti al disegno di legge di assestamento.

Nessuno chiedendo di intervenire, la Commissione approva, con distinte votazioni, la proposta del relatore di riferire favorevolmente sul disegno di legge recante il Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 2009, e la proposta del relatore di riferire favorevolmente sul disegno di legge recante Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato e dei bilanci delle Amministrazioni autonome per l'anno finanziario 2010, limitatamente agli stati di previsione e alle parti di competenza della IX Commissione, e nomina il deputato Giacomo Terranova.

La seduta termina alle 10.10.

**DELIBERAZIONE DI RILIEVI
SU ATTI DEL GOVERNO**

Mercoledì 14 luglio 2010. — Presidenza della presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 15.05.

Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante regolamento di attuazione in materia di servizi pubblici locali di rilevanza economica.

Atto n. 226.

(Rilievi alla I Commissione).

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

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto in oggetto, rinviato nella seduta del 13 luglio 2010.

Vincenzo GAROFALO (PdL), *relatore*, presenta una proposta di rilievi (*vedi allegato 2*).

Mario VALDUCCI, *presidente*, sottolinea che la proposta di rilievi del relatore fa riferimento ad alcuni temi assai rilevanti nel settore del trasporto pubblico locale, tra i quali in particolare ricorda la questione dei subappalti.

Michele Pompeo META (PD) osserva che sarebbe stato opportuno poter effettuare un approfondimento, che non è consentito in considerazione della ristrettezza dei tempi entro cui la Commissione Affari costituzionali dovrà esprimere il proprio parere. Preannuncia quindi il voto di astensione del proprio gruppo sulla proposta di rilievi del relatore, riservandosi un ulteriore approfondimento in relazione alla definizione della posizione del proprio gruppo nella Commissione competente ad esprimere il parere al Governo.

Angelo COMPAGNON (UdC) pur ritenendo i rilievi posti dal relatore nella sua proposta condivisibili, osserva che la materia riveste aspetti di particolare delicatezza. Preannuncia anch'egli un voto di astensione del proprio gruppo, riservandosi di approfondire il provvedimento nella Commissione competente ai fini dell'espressione del parere al Governo.

La Commissione approva la proposta di rilievi del relatore (*vedi allegato 2*).

La seduta termina alle 15.15.

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 14 luglio 2010 — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 15.15.

DL 102/2010: Proroga degli interventi di cooperazione allo sviluppo e a sostegno dei processi di pace, di stabilizzazione e delle missioni internazionali delle Forze armate e di polizia.

C. 3610 Governo.

(Parere alle Commissioni III e IV).

(Esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Mario VALDUCCI, *presidente*, in sostituzione del relatore, avverte che la IX Commissione è chiamata ad esprimere il proprio parere sul decreto-legge n. 102 del 2010, recante Proroga degli interventi di cooperazione allo sviluppo e a sostegno dei processi di pace, di stabilizzazione e delle missioni internazionali delle Forze armate e di polizia. Fa presente che il provvedimento è inteso ad assicurare la prosecuzione degli interventi di cooperazione allo sviluppo e a sostegno dei processi di pace e di stabilizzazione, nonché la proroga della partecipazione del personale delle Forze armate e di polizia alle missioni internazionali per il periodo dal 1° luglio al 31 dicembre 2010.

Passando all'esame del contenuto del provvedimento, rileva che il decreto-legge è suddiviso in tre capi, e composto da dieci articoli. Il capo I disciplina le iniziative, gli interventi e le attività di cooperazione allo sviluppo, nonché quelle destinate al sostegno dei processi di pace e di stabilizzazione nei Paesi coinvolti in eventi bellici e agli interventi di sminamento umanitario, previsti dalla legge n. 58 del 2001. I Paesi destinatari delle

iniziative sono l'Afghanistan, l'Iraq, il Libano, il Pakistan, la Somalia e il Sudan. Per quanto concerne le iniziative per lo sminamento umanitario, sottolinea che il provvedimento reca uno stanziamento di un milione di euro al fine di assolvere agli obblighi internazionali assunti dall'Italia, anche tenuto conto dei nuovi impegni derivanti dalla prossima ratifica della Convenzione di Oslo sul munizionamento a grappolo.

Segnala che l'articolo 1 del decreto prevede, al comma 2, un'autorizzazione di spesa di euro 500.000 per l'implementazione e l'ampliamento della convenzione stipulata tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per l'informazione e l'editoria, la RAI-Radiotelevisione italiana SpA e la NewCo RAI International, che ha ad oggetto la realizzazione di un progetto per rappresentare e promuovere l'impegno dei contingenti impegnati nelle attività di peacekeeping in Afghanistan, attraverso la diffusione di materiale audiovisivo e azioni di divulgazione a mezzo stampa. Evidenzia che il progetto è inteso a contribuire alle iniziative volte al mantenimento della pace e alla realizzazione di azioni di comunicazione nell'ambito delle iniziative della NATO previste per le comunicazioni in Afghanistan. Ricorda che la citata convenzione è stata prorogata fino al 31 dicembre 2010 dall'articolo 2 del decreto-legge n. 194 del 2009 (cosiddetto « proroga termini »).

Il capo II del decreto-legge prevede disposizioni relative alle numerose missioni internazionali delle Forze armate e di polizia cui l'Italia partecipa, con specifico riferimento alle autorizzazioni di spesa necessarie per consentire la proroga delle missioni stesse. In particolare, l'articolo 4 autorizza la spesa per la proroga della partecipazione di personale militare alle missioni internazionali in Afghanistan denominate International Security Assistance Force (ISAF) ed EUPOL AFGHANISTAN. Ricorda che la missione ISAF, a guida NATO, ha il compito di assistere il Governo afgano nel mantenimento della sicurezza a Kabul e in tutto

l'Afghanistan, di favorire lo sviluppo delle strutture di governo, di estendere il controllo del Governo su tutto il Paese, nonché di supportare gli sforzi umanitari, di risanamento e di ricostruzione dell'Afghanistan, contribuendo ad assicurare il necessario quadro di sicurezza agli aiuti civili apprestati dall'Unione europea e dagli organismi internazionali di sostegno. Il contingente militare italiano, schierato in maggioranza a Herat, nella regione ovest, e per la restante parte a Kabul, svolge attività che si sviluppano nei settori della sicurezza, della ricostruzione e della governabilità, tra le quali si evidenziano quelle di formazione, addestramento e sostegno logistico alle Forze armate afgane. Quanto alla missione EU-POL fa presente che essa persegue, attraverso lo svolgimento di funzioni di controllo, guida, consulenza e formazione, l'obiettivo di contribuire all'istituzione, sotto direzione afgana, di un dispositivo di polizia civile sostenibile ed efficace, che garantirà un'adeguata interazione con il sistema giudiziario penale, e di sostenere il processo di riforma che dovrebbe portare a un servizio di polizia affidabile ed efficiente. Nell'ambito di tale missione, il personale dell'Arma dei carabinieri è impiegato in attività di addestramento delle forze di polizia afgane. Sottolinea che la consistenza del personale presente in teatro nel secondo semestre 2010 sarà in media pari a 3.790 unità e si attesterà a 3.970 unità dal 1° novembre 2010.

Il capo III reca le disposizioni finali e le norme di copertura finanziaria degli oneri derivanti dall'attuazione del decreto.

Propone in conclusione che la Commissione esprima parere favorevole sul decreto-legge in esame.

La Commissione approva la proposta di parere del relatore.

La seduta termina alle 15.20.

SEDE LEGISLATIVA

Mercoledì 14 luglio 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 15.20.

Disposizioni in materia di sicurezza stradale.

C. 44-419-471-649-772-844-965-1075-1101-1190-1469-1488-1717-1737-1766-1998-2177-2299-2322-2349-2406-2480-B, approvata, in un testo unificato, dalla Camera e modificata dal Senato.

(Seguito della discussione e conclusione).

La Commissione prosegue la discussione, rinviata nella seduta del 13 luglio 2010.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, avverte che, ai sensi dell'articolo 65, comma 2, del Regolamento, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Avverte inoltre che le Commissioni competenti in sede consultiva hanno espresso il parere sugli emendamenti approvati in linea di principio di propria competenza e dà conto dei pareri espressi.

Fa presente di aver pertanto predisposto nuove formulazioni di alcuni degli emendamenti approvati in linea di principio, finalizzate a recepire i pareri espressi dalle altre Commissioni. In particolare le nuove formulazioni degli emendamenti Montagnoli 16.1 e Toto 16.2 recepiscono le condizioni contenute nel parere della V Commissione (Bilancio). La nuova formulazione dell'emendamento Montagnoli 25.1 recepisce la condizione contenuta nel parere della I Commissione (Affari costituzionali). La nuova formulazione dell'emendamento Montagnoli 55.3 recepisce il parere della X Commissione

(Attività produttive). Segnala che la II Commissione (Giustizia) ha espresso parere favorevole su tutti gli emendamenti ad essa trasmessi.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO esprime parere favorevole sulle nuove formulazioni degli emendamenti Montagnoli 16.1, Toto 16.2, Montagnoli 25.1 e 55.3.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, propone di procedere alla votazione dei singoli articoli e delle proposte emendative ad essi riferite. Avverte che, deliberando la Commissione su un testo già approvato in prima lettura dalla Camera e successivamente modificato dal Senato, a norma del comma 2 dell'articolo 70 del regolamento, la Commissione delibererà soltanto sulle parti modificate dal Senato.

Nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione l'articolo 1.

La Commissione approva l'articolo 1.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione l'articolo 2.

La Commissione approva l'articolo 2.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione l'articolo 3.

La Commissione approva l'articolo 3.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione l'articolo 4.

La Commissione approva l'articolo 4.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, pone in votazione gli identici emendamenti Velo 5.1 e Garofalo 5.2, approvati in linea di principio.

La Commissione approva gli identici emendamenti Velo 5.1 e Garofalo 5.2 (*vedi allegato 3*).

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione l'articolo 5, nel testo risultante dagli emendamenti approvati.

La Commissione approva l'articolo 5.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione l'articolo 6.

La Commissione approva l'articolo 6.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione l'articolo 7.

La Commissione approva l'articolo 7.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione l'articolo 8.

La Commissione approva l'articolo 8.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione l'articolo 9.

La Commissione approva l'articolo 9.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, avverte che il Senato non ha modificato l'articolo 10. Nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione l'articolo 11.

La Commissione approva l'articolo 11.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, pone in votazione l'emendamento Velo 12.2, approvato in linea di principio.

La Commissione approva l'emendamento Velo 12.2 (*vedi allegato 3*).

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, pone in votazione l'articolo 12, nel testo risultante dagli emendamenti approvati.

La Commissione approva l'articolo 12.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione l'articolo 13.

La Commissione approva l'articolo 13.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, pone in votazione l'emendamento 14.1 del relatore, approvato in linea di principio.

La Commissione approva l'emendamento 14.1 del relatore (*vedi allegato 3*).

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione l'articolo 14, nel testo risultante dagli emendamenti approvati.

La Commissione approva l'articolo 14.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, avverte che il Senato non ha modificato l'articolo 15.

Passando alla votazione degli emendamenti riferiti all'articolo 16, chiede al presentatore se intende accettare l'emendamento Montagnoli 16.1 (*terza nuova formulazione*), volta a recepire una condizione contenuta nel parere della V Commissione.

Alessandro MONTAGNOLI (LNP) accetta la riformulazione del proprio emendamento 16.1 proposta dal relatore.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, pone in votazione l'emendamento Montagnoli 16.1 (*terza nuova formulazione*).

La Commissione approva l'emendamento Montagnoli 16.1 (*terza nuova formulazione*) (*vedi allegato 3*).

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, chiede al presentatore se intende accettare la nuova formulazione dell'emendamento Toto 16.2, volta a recepire una condizione contenuta nel parere della V Commissione.

Daniele TOTO (PdL) accetta la nuova formulazione dell'emendamento a propria firma 16.2. proposta dal relatore.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, pone quindi in votazione la nuova formulazione dell'emendamento Toto 16.2.

La Commissione approva la nuova formulazione dell'emendamento Toto 16.2 (*vedi allegato 3*).

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione l'articolo 16, nel testo risultante dagli emendamenti approvati.

La Commissione approva l'articolo 16.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione l'articolo 17.

La Commissione approva l'articolo 17.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, avverte che il Senato non ha modificato l'articolo 18.

Passando alla votazione degli emendamenti riferiti all'articolo 19, pone in votazione l'emendamento Garofalo 19.1, approvato in linea di principio.

La Commissione approva l'emendamento Garofalo 19.1 (*vedi allegato 3*).

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione l'articolo 19, nel testo risultante dall'emendamento approvato.

La Commissione approva l'articolo 19.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione l'articolo 20.

La Commissione approva l'articolo 20.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, avverte che il Senato non ha modificato

l'articolo 21. Passando alla votazione degli emendamenti riferiti all'articolo 22, pone in votazione l'emendamento 22.1 del relatore, approvato in linea di principio.

La Commissione approva l'emendamento 22.1. del relatore (*vedi allegato 3*).

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione l'articolo 22, nel testo risultante dall'emendamento approvato.

La Commissione approva l'articolo 22.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, nessuno chiedendo di intervenire, pone quindi in votazione l'articolo 23.

La Commissione approva l'articolo 23.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, avverte che il Senato non ha modificato l'articolo 24. Passando alla votazione degli emendamenti riferiti all'articolo 25, chiede al presentatore se intende accettare la nuova formulazione dell'emendamento Montagnoli 25.1, volta a recepire la condizione contenuta nel parere della I Commissione.

Alessandro MONTAGNOLI (LNP) accetta la nuova formulazione del proprio emendamento 25.1, proposta dal relatore.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, pone in votazione la nuova formulazione dell'emendamento Montagnoli 25.1.

La Commissione approva la nuova formulazione dell'emendamento Montagnoli 25.1 (*vedi allegato 3*).

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, pone in votazione l'emendamento 25.2 del relatore, approvato in linea di principio.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione l'articolo 25, nel testo risultante dagli emendamenti approvati.

La Commissione approva l'articolo 25.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione l'articolo 26.

La Commissione approva l'articolo 26.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione l'articolo 27.

La Commissione approva l'articolo 27.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione l'articolo 28.

La Commissione approva l'articolo 28.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione l'articolo 29.

La Commissione approva l'articolo 29.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione l'articolo 30.

La Commissione approva l'articolo 30.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione l'articolo 31.

La Commissione approva l'articolo 31.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione l'articolo 32.

La Commissione approva l'articolo 32.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione l'articolo 33.

La Commissione approva l'articolo 33.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, pone in votazione l'emendamento 34.2 del relatore, approvato in linea di principio.

La Commissione approva l'emendamento 34.2 del relatore (*vedi allegato 3*).

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, pone in votazione l'emendamento 34.3 del relatore, approvato in linea di principio.

La Commissione approva l'emendamento 34.3 del relatore (*vedi allegato 3*).

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione l'articolo 34, nel testo risultante dagli emendamenti approvati.

La Commissione approva l'articolo 34.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione l'articolo 35.

La Commissione approva l'articolo 35.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, avverte che la Commissione ha approvato in linea di principio l'emendamento Compagnon 36.1, interamente soppressivo dell'articolo 36. Pone quindi in votazione l'articolo 36.

La Commissione respinge l'articolo 36.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione l'articolo 37.

La Commissione approva l'articolo 37.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, pone in votazione gli identici emendamenti Montagnoli 38.1 e Toto 38.2, approvati in linea di principio.

La Commissione approva gli identici emendamenti Montagnoli 38.1 e Toto 38.2 (*vedi allegato 3*).

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione l'articolo 38, nel testo risultante dagli emendamenti approvati.

La Commissione approva l'articolo 38.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, avverte che il Senato non ha modificato l'articolo 39. Passando alla votazione degli emendamenti riferiti all'articolo 40, pone in votazione l'emendamento Terranova 40.1, approvato in linea di principio.

La Commissione approva l'emendamento Terranova 40.1 (*vedi allegato 3*).

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione l'articolo 40, nel testo risultante dall'emendamento approvato.

La Commissione approva l'articolo 40.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione l'articolo 41, nel testo risultante dall'emendamento approvato.

La Commissione approva l'articolo 41.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, pone in votazione l'emendamento Terranova 42.4, approvato in linea di principio.

La Commissione approva l'emendamento Terranova 42.4 (*vedi allegato 3*).

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione l'articolo 42, nel testo risultante dall'emendamento approvato.

La Commissione approva l'articolo 42.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, avverte che il Senato non ha modificato l'articolo 43.

Nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione l'articolo 44.

La Commissione approva l'articolo 44.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione l'articolo 45.

La Commissione approva l'articolo 45.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, avverte che il Senato non ha modificato l'articolo 46. Nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione l'articolo 47.

La Commissione approva l'articolo 47.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione l'articolo 48.

La Commissione approva l'articolo 48.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione l'articolo 49.

La Commissione approva l'articolo 49.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione l'articolo 50.

La Commissione approva l'articolo 50.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione l'articolo 51.

La Commissione approva l'articolo 51.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione l'articolo 52.

La Commissione approva l'articolo 52.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, avverte che il Senato non ha modificato l'articolo 53. Nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione l'articolo 54.

La Commissione approva l'articolo 54.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, chiede al presentatore se intende accettare l'ulteriore nuova formulazione dell'emendamento Montagnoli 55.3, volta a recepire la condizione contenuta nel parere della X Commissione.

Alessandro MONTAGNOLI (LNP) accetta l'ulteriore nuova formulazione dell'emendamento Montagnoli 55.3, proposta dal relatore.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, pone in votazione l'ulteriore nuova formulazione dell'emendamento Montagnoli 55.3.

La Commissione approva (l'ulteriore nuova formulazione) dell'emendamento Montagnoli 55.3 (*vedi allegato 3*).

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione l'articolo 55, nel testo risultante dall'emendamento approvato.

La Commissione approva l'articolo 55.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione l'articolo 56.

La Commissione approva l'articolo 56.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, avverte che il Senato non ha modificato l'articolo 57. Nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione l'articolo 58.

La Commissione approva l'articolo 58. Avverto che il Senato non ha modificato l'articolo 59.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, avverte che il Senato non ha modificato l'articolo 60. Nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione l'articolo 61.

La Commissione approva l'articolo 61.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione l'articolo 62.

La Commissione approva l'articolo 62.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione l'articolo 63.

La Commissione approva l'articolo 63.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, essendo esaurito l'esame degli articoli, propone di passare all'esame degli ordini del giorno presentanti (*vedi allegato 4*). Nessuno chiedendo di intervenire per l'illustrazione degli ordini del giorno, invita il rappresentante del Governo a esprimere il proprio parere sugli ordini del giorno.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO accoglie l'ordine del giorno Bergamini 0/44 e abb.-B/IX/1, accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Crosio 0/44 e abb.-B/IX/2, accoglie l'ordine del giorno Nizzi 0/44 e abb.-B/IX/3, accoglie con riformulazione l'ordine del giorno Montagnoli 0/44 e abb.-B/IX/4, accoglie gli ordini del giorno Velo 0/44 e abb.-B/IX/5 e Terranova 0/44 e abb.-B/IX/19, accoglie con riformulazione l'ordine del giorno Toto 0/44 e abb.-B/IX/17, accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Zeller 0/44 e abb.-B/IX/6, accoglie con riformulazione l'ordine del giorno Desiderati 0/44 e abb.-B/IX/7, accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Monai 0/44 e abb.-B/IX/8, accoglie gli ordini del giorno Iapicca 0/44 e abb.-B/IX/18, Antonino Foti 0/44 e abb.-B/IX/9, Meta 0/44 e abb.-B/IX/10, Tullo 0/44 e abb.-B/IX/11, Garofalo 0/44 e abb.-B/IX/12, accoglie con riformulazione gli ordini del giorno Buonanno 0/44 e abb.-B/IX/13, Torazzi 0/44 e abb.-B/IX/14, Motta 0/44 e abb.-B/IX/15 e Lovelli 0/44 e abb.-B/IX/16.

Jonny CROSIO (LNP) non insiste per la votazione dell'ordine del giorno a propria firma 0/44 e abb.-B/IX/2.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO riguardo all'ordine del giorno Montagnoli 0/44 e abb.-B/IX/4 fa presente che la riformulazione sostituisce il dispositivo dell'ordine del giorno con il seguente se la possibilità di inserire il simbolo della regione e la sigla della provincia di residenza del proprietario del veicolo nella targa o in prossimità di essa.

Alessandro MONTAGNOLI (LNP) accetta la riformulazione del proprio ordine del giorno 0/44 e abb.-B/IX/4.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO riguardo all'ordine del giorno Toto 0/44 e abb.-B/IX/17, fa presente che la riformulazione è volta impegnare il Governo a valutare la possibilità di evitare che il superamento del limite di velocità da parte di un medesimo veicolo rilevato più volte consecutivamente sul medesimo tratto di strada implichi l'applicazione ripetuta della sanzione prevista.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, sottolinea l'esigenza che il Governo comunque intervenga nel senso indicato dall'ordine del giorno.

Daniele TOTO (PdL) accetta la riformulazione del proprio ordine del giorno 0/44 e abb.-B/IX/17.

Roberto Rolando NICCO (Misto-Min.ling.) in qualità di cofirmatario dell'ordine del giorno Zeller 0/44 e abb.-B/IX/6, non insiste per la votazione.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO riguardo all'ordine del giorno Desiderati 0/44 e abb.-B/IX/7, fa presente che la riformulazione è volta ad impegnare il Governo a valutare la possibilità di prevedere un'apposita patente di servizio anche per i conducenti di veicoli adibiti al soccorso da parte delle organizzazioni di volontariato riconosciute ai

sensi della legge n. 266 del 1991, da impiegarsi nell'espletamento dei compiti di istituto.

Marco DESIDERATI (LNP) accetta la riformulazione del proprio ordine del giorno 0/44 e abb.-B/IX/7.

Vincenzo GAROFALO (Pdl) in accordo con il proponente sottoscrive l'ordine del giorno Antonino Foti 0/44 e abb.-B/IX/9.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO riguardo all'ordine del giorno Buonanno giorno 0/44 e abb.-B/IX/13, fa presente che la riformulazione è volta a sopprimere le parole « in tempi rapidi ».

Gianluca BUONANNO (LNP) accetta la riformulazione del proprio ordine del giorno 0/44 e abb.-B/IX/13.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO riguardo all'ordine del giorno Torrazzi 0/44 e abb.-B/IX/14, fa presente che la riformulazione è volta a prevedere l'impegno del Governo di valutare la possibilità di modificare l'articolo 62 con cui si ammette la circolazione gli autosnodati e i filosnodati per una lunghezza massima di 25 m così da permetterne la loro circolazione.

Marco DESIDERATI (LNP), in qualità di cofirmatario dell'ordine del giorno Torrazzi Torrazzi 0/44 e abb.-B/IX/14, accetta la riformulazione.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO riguardo all'ordine del giorno Motta 0/44 e abb.-B/IX/15, fa presente che la riformulazione è volta ad impegnare il Governo a valutare la possibilità di assumere le iniziative indicate nell'ordine del giorno medesimo.

Mario LOVELLI (PD), in accordo con i proponenti, dichiara di sottoscrivere l'ordine del giorno Motta 0/44 e abb.-B/IX/15. In qualità di cofirmatario ne accetta la riformulazione.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO riguardo all'ordine del giorno Lovelli 0/44 e abb.-B/IX/16, fa presente che la riformulazione è volta ad impegnare il Governo a istituire, compatibilmente con le risorse finanziarie disponibili, l'Agenzia nazionale per la sicurezza stradale.

Mario LOVELLI (PD) accetta la riformulazione del proprio ordine del giorno 0/44 e abb.-B/IX/16.

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

Michele Pompeo META (PD) fa presente che la Commissione si accinge a licenziare un provvedimento assai rilevante, che auspica possa diventare legge prima della sospensione estiva dei lavori parlamentari. Osserva che si tratta di un provvedimento che ha avuto un *iter* molto complesso ma che finalmente è giunto a conclusione, con il quale, attraverso una serie di disposizioni che modificano il codice della strada, sono state date risposte importanti alle problematiche più urgenti relative alla circolazione stradale. Ritiene che sarebbe preferibile che il Governo provvedesse ad una revisione organica del codice della strada, sulla base di una delega conferita dal Parlamento, secondo una procedura rispettosa dei ruoli di entrambe le istituzioni. Sottolinea che l'Italia non è riuscita a rispettare l'obiettivo del dimezzamento dei numeri di morti dovuti all'incidentalità stradale, posto in sede europea nell'anno 2001, e auspica che le norme contenute nel provvedimento in esame possano dare un rilevante contributo al tempestivo raggiungimento di questo obiettivo. Rileva che non è stato approfondito il tema dei controlli sulle strade, il cui numero è in Italia di gran lunga inferiore a quello degli altri Paesi e osserva che a suo giudizio dovrebbero essere stanziati adeguate risorse a favore dei soggetti ad essi deputati. Fa presente

che, invece, da colloqui informali avuti con i rappresentanti delle forze dell'ordine è emersa la necessità di distrarre agenti dalle strade durante il periodo estivo per impiegarli nelle scorte. In conclusione giudica molto positivo il lavoro svolto dalla Commissione e largamente condiviso da tutti i gruppi, come dimostra anche il trasferimento in sede legislativa e preannuncia il voto favorevole del proprio gruppo.

Roberto Rolando NICCO (Misto-Min.ling.) fa presente che il provvedimento è stato seguito in ogni sua fase dal collega Zeller, che ha proposto emendamenti che, a suo giudizio, hanno consentito di migliorare il testo. Ritiene utile fare due osservazioni, una di metodo e una di merito. Quanto al metodo, osserva che il percorso parlamentare seguito dal provvedimento è stato assai lungo e non ha risposto all'esigenza di provvedere con la dovuta urgenza alle modifiche al codice della strada ritenute necessarie. Osserva al riguardo che l'iter ha avuto inizio il 17 aprile del 2007 e che già allora le modifiche erano ritenute urgenti. Auspica che al Senato non ci siano ulteriori modificazioni che comporterebbero ritardi nell'approvazione del provvedimento, e giudica opportuna una riflessione più generale sul sistema del bicameralismo perfetto. Quanto al merito, osserva che nel provvedimento sono contenute una serie di disposizioni che costituiscono un aggravio per i cittadini e fortemente lesive del rapporto tra lo Stato e il cittadino. Al riguardo osserva che a suo giudizio sarebbe preferibile un modello di Stato che sollecitasse il più possibile la responsabilità personale del cittadino, mentre rileva che attraverso il provvedimento in esame, come anche attraverso altre norme proposte dal Governo, si delinea un modello di Stato assai invadente rispetto a cittadino. Cita, come esempio, le disposizioni volute dal sottosegretario Bertolaso volte a disciplinare lo sci fuoripista e il provvedimento recentemente discusso dall'Assemblea sulle comunità giovanili. Anche in ordine

al provvedimento in esame non concorda con la filosofia sottostante l'inasprimento delle sanzioni previste in caso di guida stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti per i neopatentati e per gli autotrasportatori o la regolamentazione della vendita di alcol da parte dei locali notturni. Prende atto in ogni caso del rilevante lavoro svolto dalla Commissione, del consenso generale che ha caratterizzato l'iter del provvedimento e preannuncia quindi il voto favorevole del proprio gruppo.

Angelo COMPAGNON (UdC) ricorda che la precedente approvazione del provvedimento in sede legislativa, come anche il trasferimento in sede legislativa del provvedimento in seconda lettura alla Camera non è avvenuto all'unanimità, bensì con il voto contrario del proprio gruppo. Ribadisce che avrebbe ritenuto opportuno che un provvedimento di tale rilevanza fosse esaminato dall'Assemblea, per permettere un dibattito di ampio respiro su temi di grande interesse per la collettività, volti all'abbattimento dell'incidentalità e della mortalità stradale. Ricorda che sul testo licenziato in prima lettura dalla Camera il Senato ha apportato numerose modifiche e auspica che si possa pervenire in tempi assai rapidi all'approvazione definitiva del provvedimento, e in tal senso sollecita l'opportune intese con il Senato. Entrando nel merito del provvedimento, osserva che si sarebbe dovuta fare una riflessione più approfondita sulla prevenzione, che giudica prioritaria e più efficace rispetto all'inasprimento generalizzato delle sanzioni. Rileva che è stata data molta enfasi, durante il dibattito, alla questione della guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti e che è stata dedicata poca attenzione a molte altre fattispecie che causano un numero assai maggiore di incidenti, come ad esempio la manutenzione delle strade. Auspica che questo provvedimento possa contribuire in maniera decisiva all'obiettivo dell'abbattimento delle morti sulle strade. Osserva che dalla Commissione,

come dimostra il consenso sul provvedimento in esame e su numerosi altri atti, come ad esempio la risoluzione votata nella seduta antimeridiana e la mozione unificata sul trasporto ferroviario approvata dall'Assemblea nella seduta odierna, emerge un forte senso di responsabilità e la volontà di discutere le questioni più generali nell'interesse dei cittadini. Preannuncia quindi il voto favorevole del proprio gruppo sul provvedimento.

Sandro BIASOTTI (PdL) al pari dei colleghi che l'hanno preceduto nel dibattito, ritiene molto positivo il lavoro svolto dalla Commissione sul tema della sicurezza stradale. Ricorda le rilevanti e positive conseguenze in termini di diminuzione dell'incidentalità stradale che si sono registrate per effetto dell'introduzione dell'istituto della patente a punti e auspica che l'approvazione di questo provvedimento porti anch'esso ad un ulteriore significativo abbattimento della mortalità sulle strade. Ringrazia il Presidente per il ruolo di stimolo avuto durante l'esame del provvedimento e il sottosegretario Giachino che ha seguito interamente l'iter con un atteggiamento costruttivo e disponibile. Giudica utile che, a seguito dell'approvazione del provvedimento, venga data una corretta informazione sulle modifiche apportate, tra le quali cita ad esempio l'obbligo della prova pratica per il conseguimento del certificato di idoneità del ciclomotore. Auspica che anche l'altro ramo del Parlamento possa pervenire ad una rapida approvazione del provvedimento e preannuncia infine il voto favorevole del proprio gruppo.

Alessandro MONTAGNOLI (LNP) esprime apprezzamento per la decisione del gruppo dell'UdC di votare a favore del provvedimento in esame, che giudica un segnale significativo di condivisione degli importanti obiettivi che il provvedimento si propone. Ritiene che siano stati affrontati temi di grande rilievo, come ad esempio la guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, la tutela

degli autotrasportatori, l'educazione stradale nelle scuole, il decoro delle strade, l'introduzione in via sperimentale della scatola nera e del casco elettronico e il divieto di somministrazione di alcolici nei locali pubblici. Giudica il testo approvato assai equilibrato e suscettibile di far conseguire importanti obiettivi in materia di sicurezza della circolazione stradale. Ritiene opportuno che venga effettuato un monitoraggio dell'incidentalità stradale successivamente all'entrata in vigore del provvedimento in esame e ritiene necessario che venga data una corretta e precisa informazione sulle modifiche apportate al codice della strada, anche attraverso apposite campagne di stampa. Ringrazia il Presidente, il Governo e i colleghi per il contributo apportato e preannuncia il voto favorevole del proprio gruppo sul provvedimento.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, avverte di aver predisposto una proposta di correzioni di forma. Pone pertanto in votazione la proposta di correzioni di forma (*vedi allegato 5*)

La Commissione approva la proposta di correzioni di forma del relatore (*vedi allegato 5*).

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

Così rimane stabilito.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, dà conto delle sostituzioni avvertendo che il deputato Tortoli sostituisce il deputato Cesaro.

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

La Commissione approva, con votazione nominale finale, il testo unificato delle proposte di legge C. 44 Zeller e Brugger, C. 419 Contento, C. 471 Anna Teresa Formisano, C. 649 Meta, C. 772 Carlucci, C. 844 Lulli, C. 965 Conte, C. 1075 Velo, C. 1101 Boffa, C. 1190 Velo,

C. 1469 Vannucci, C. 1488 Lorenzin, C. 1717 Moffa, C. 1737 Minasso, C. 1766 Giammanco, C. 1998 Guido Dussin, C. 2177 Cosenza, C. 2299 Barbieri, C. 2322 Consiglio regionale del Veneto, C. 2349 Consiglio regionale del Veneto, C. 2406 Stasi e C. 2480 Bratti e Motta-B, come modificato dalle proposte emendative approvate.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, esprime soddisfazione per l'approvazione all'unanimità del testo. Ringrazia gli uffici per il supporto fornito ai lavori della Commissione. Ringrazia quindi tutti i

membri della Commissione e il sottosegretario di Stato Giachino.

La seduta termina alle 16.35

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

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 16.35 alle 16.45.

ALLEGATO 1

Risoluzione n. 7-00366 Biasotti: Tutela delle emittenti regionali e locali nell'ordinamento automatico dei canali digitali.**NUOVO TESTO APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

La IX Commissione,

premesso che:

in data 16 aprile 2010 l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni ha proposto una ripartizione delle prime posizioni della sintonia automatica digitale;

alle prime posizioni della sintonia automatica hanno diritto anche le emittenti regionali in base alle norme e alle intese sottoscritte al momento dello *switch off* deciso in ogni ambito regionale;

senza questo strategico posizionamento commerciale le emittenti locali rischiano l'inevitabile chiusura;

il decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 44, «Attuazione della direttiva 2007/65/CE relativa al coordinamento di determinate disposizioni legislative, regolamentari e amministrative degli Stati membri concernenti l'esercizio delle attività televisive» pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 29 marzo 2010, n. 73 dispone all'articolo 5, comma 2: «Fermo il diritto di ciascun utente di riordinare i canali offerti sulla televisione digitale nonché la possibilità per gli operatori di offerta televisiva a pagamento di introdurre ulteriori e aggiuntivi servizi di guida ai programmi e di ordinamento canali, l'Autorità, al fine di assicurare condizioni eque, trasparenti e non discriminatorie, adotta un apposito piano di numerazione automatica dei canali della televisione digitale terrestre, in chiaro e a pagamento, e stabilisce con proprio regolamento le modalità di attribuzione dei numeri ai fornitori di servizi di media audiovisivi au-

torizzati alla diffusione di contenuti audiovisivi in tecnica digitale terrestre, sulla base dei seguenti principi e criteri direttivi in ordine di priorità:

a) garanzia della semplicità d'uso del sistema di ordinamento automatico dei canali;

b) rispetto delle abitudini e preferenze degli utenti, con particolare riferimento ai canali generalisti nazionali e alle emittenti locali;

c) suddivisione delle numerazioni dei canali a diffusione nazionale, sulla base del criterio della programmazione prevalente, in relazione ai seguenti generi di programmazione tematici: semigeneralisti, bambini e ragazzi, informazione, cultura, sport, musica, televendite;

nel primo arco di numeri si dovranno prevedere adeguati spazi nella numerazione che valorizzino la programmazione delle emittenti locali di qualità e quella legata al territorio. Nello stesso arco di numeri non dovranno essere irradiati programmi rivolti a un pubblico di soli adulti. Al fine di garantire il più ampio pluralismo in condizioni di parità tra i soggetti operanti nel mercato, dovrà essere riservata per ciascun genere una serie di numeri a disposizione per soggetti nuovi entranti;

d) individuazione di numerazioni specifiche per i servizi di media audiovisivi a pagamento;

e) definizione delle condizioni di utilizzo della numerazione, prevedendo la

possibilità, sulla base di accordi, di scambi della numerazione all'interno di uno stesso genere, previa comunicazione alle autorità amministrative competenti;

f) revisione del piano di numerazione in base allo sviluppo del mercato, sentiti i soggetti interessati.

3. Il Ministero, nell'ambito del titolo abilitativo rilasciato per l'esercizio della radiodiffusione televisiva in tecnica digitale terrestre, attribuisce a ciascun canale la numerazione spettante sulla base del piano di numerazione e della regolamentazione adottata dall'Autorità ai sensi del comma 2 e stabilisce le condizioni di utilizzo del numero assegnato. L'attribuzione dei numeri ai soggetti già abilitati all'esercizio della radiodiffusione televisiva in tecnica digitale terrestre è effettuata con separato provvedimento integrativo dell'autorizzazione. »;

il decreto-legge 23 gennaio 2001, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 marzo 2001, n. 66 e successive modificazioni, reca « Disposizioni urgenti per lo sviluppo equilibrato dell'emittenza televisiva e per evitare la costituzione o il mantenimento di posizioni dominanti nel settore radiotelevisivo »;

il decreto legislativo 10 agosto 2003 n. 259, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 215 del 15 settembre 2003, reca « Codice delle comunicazioni elettroniche »;

il decreto legislativo 31 luglio 2005, n. 177, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 208 del 7 settembre 2005 – Supplemento Ordinario, reca il « Testo unico della radiotelevisione »;

la delibera n. 435/01/CONS, dell'Autorità garante delle comunicazioni (AGCOM) del 15 novembre 2001, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana del 6 dicembre 2001, n. 284, supplemento ordinario n. 259, e successive

modificazioni e integrazioni, approva il regolamento relativo alla radiodiffusione terrestre in « tecnica digitale »;

la delibera AGCOM n. 253/04/CONS del 3 agosto 2004, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 197 del 23 agosto 2004, dispone « Norme a garanzia dell'accesso dei fornitori di contenuti di particolare valore alle reti per la televisione digitale terrestre »;

la delibera AGCOM n. 136/05/CONS, del 2 marzo 2005, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana dell'11 marzo 2005, supplemento ordinario n. 35, dispone « Interventi a tutela del pluralismo ai sensi della legge 3 maggio 2004, n. 112 »;

la delibera AGCOM n. 163/06/CONS, del 22 marzo 2006, approva un programma di interventi volto a favorire l'utilizzazione razionale delle frequenze destinate ai servizi radiotelevisivi nella prospettiva della conversione alla « tecnica digitale »;

nella fase di avvio delle procedure di *switch off* è stato sollecitato un provvedimento dell'Autorità relativo alla numerazione da applicare all'ordinamento automatico dei programmi offerti su tecnologia digitale terrestre di cui all'articolo 29-bis, comma 10;

gli operatori hanno dichiarato reiteratamente il proprio favore alla definizione da parte dell'Autorità di appositi criteri per l'assegnazione dei canali nella sintonizzazione automatica del telecomando, poiché tale fattore rappresentava un importante elemento di certezza nella fase di transizione del mercato;

le indicazioni contenute nei provvedimenti dell'Autorità prevedono che gli operatori, in merito all'ordinamento automatico dei canali offerti su piattaforma digitale terrestre, satellitare e via cavo, nel determinare la numerazione da applicare all'ordinamento automatico dei canali tengano conto delle abitudini degli utenti

finali, dei criteri di semplicità d'uso e dell'applicazione di condizioni eque, trasparenti e non discriminatorie;

i rilievi e le osservazioni formulate nell'ambito della consultazione dei soggetti interessati, relativamente ai limiti esposti sulla sintonizzazione automatica, le conseguenti modifiche ed integrazioni allo schema di provvedimento adottato il 23 novembre 2006 di cui alla delibera n. 663/06/CONS, hanno reso indispensabile una riformulazione di alcune disposizioni per assicurare maggior certezza rispondendo ai problemi emersi in sede applicativa;

L'Autorità ha di fatto disposto che i piani di guida elettronica ai programmi, anche costituiti da semplici piani automatici di ordinamento dei canali della televisione digitale terrestre, satellitare o via cavo, fermo restando il diritto di ciascun utente a riordinare a piacimento i programmi offerti secondo quanto previsto dalla delibera n. 216/00/CONS, devono tener conto « delle esigenze di semplicità di uso dell'apparato di ricezione e delle abitudini e delle preferenze dei telespettatori, ed applicano condizioni eque, ragionevoli e non discriminatorie nei confronti di tutti i fornitori di contenuti »;

L'Autorità ha ribadito che non devono essere praticate discriminazioni nei confronti dei fornitori di contenuti indipendenti e dei fornitori di contenuti a livello locale;

L'Autorità si è impegnata a garantire il rispetto di tali condizioni ai sensi dell'articolo 42, comma 5, del codice delle comunicazioni elettroniche, anche intervenendo, ove giustificato, di propria iniziativa;

il Comitato Radio TV Locali (CRTL) ha avanzato una proposta in merito alla questione dell'ordinamento automatico dei programmi (*logical channel number* – LCN) nella piattaforma televisiva digitale terrestre;

la proposta prevede:

« 1. Riprodurre nel primo blocco di numeri (1-99) della piattaforma digitale l'ordinamento già presente nell'ambiente analogico, riproducendo, il più fedelmente possibile, la posizione sul telecomando dei vari canali ricevuti in tecnica analogica, ponendo quindi nei primi numeri i canali nazionali e nei successivi i canali delle tv locali nell'ordine della popolazione servita con le frequenze analogiche utilizzate. L'ordinamento deve comunque, rispettare criteri equi, trasparenti e non discriminatori (tale non è certamente il criterio di cui si discute e che fa riferimento alle graduatorie Corecom per l'erogazione di contributi pubblici alle emittenti, graduatorie formate secondo criteri che non hanno alcun nesso con il grado di affezione dell'utenza all'emittente) »;

la Sardegna, prima regione a sperimentare l'attivazione del digitale terrestre ha pesantemente pagato l'aggravio della fase di avvio e della sua gestione e in tutte le regioni italiane si verifica un crollo degli ascolti che rischia di provocare un danno economico insopportabile per le televisioni regionali;

nella fase sperimentale era stato definito un automatico riposizionamento delle reti affidando alle televisioni regionali una collocazione nella sintonia automatica subito dopo le principali sette reti nazionali;

tale posizionamento automatico che rappresentava non solo il rispetto di posizioni di mercato conquistate con anni di attività informativa e di autonome produzioni televisive ma soprattutto una garanzia di tutela della specialità culturale, identitaria, delle regioni come il caso della Sardegna;

l'informazione regionale garantita dalle tv locali ha sempre rappresentato un fattore di democrazia rilevante nel panorama informativo;

da mesi l'attivazione di una sintonia automatica non regionale ha duramente

penalizzato e colpito le emittenti televisive regionali con un danno economico rilevante e soprattutto con una ricaduta inaccettabile sul piano democratico, inteso come il venir meno per i sardi del diritto all'informazione regionale e alla produzione culturale proposta dalle emittenti locali;

in gran parte delle regioni italiane si stanno moltiplicando le denunce degli utenti e degli operatori delle tv locali che rischiano di subire un contraccolpo devastante se non si interverrà con un'urgenza per ripristinare le condizioni di partenza che prevedevano appunto la tutela del posizionamento delle tv locali,

impegna il Governo:

a) ad intervenire, se del caso e nell'ambito delle proprie competenze, con tutti gli strumenti a disposizione per valutare il quadro delle conseguenze di tale situazione, al fine di individuare con urgenza soluzioni coerenti con le aspettative degli operatori televisivi locali;

b) a valutare, per quanto di propria competenza e nel rispetto di quella, sta-

bilita per legge, dell'Autorità, l'opportunità che l'articolazione del digitale terrestre sul territorio nazionale abbia come fondamento quello dell'attribuzione alle televisioni regionali di un'adeguata posizione di sintonia, sulla base di quanto previsto dall'articolo 32 del decreto legislativo n. 44 del 2010 e, in particolare, delle lettere *a)*, *b)*, *c)* del comma 2, individuando le procedure idonee a rendere tale processo immediatamente applicabile e, a tal fine, tenendo conto delle rilevazioni di ascolto delle emittenti regionali e locali e, in particolare, per le regioni dove è già avvenuto lo *switch-off*, di quelle riferite al momento dello spegnimento del segnale analogico.

(8-00081) « Biasotti, Pili, Meta, Gentiloni Silveri, Montagnoli, Nizzi, Iannarilli, Vella, Vincenzo Antonio Fontana, Germanà, Ghiglia, Murgia, Paniz, Minardo, Armosino, Stradella, Bonciani, Fadda, Calvisi, Tommaso Foti, Tortoli, Desiderati, Pes, Marrocu, Melis, Garofalo, Palmieri, Compagnon, Mereu ».

ALLEGATO 2

Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante regolamento di attuazione in materia di servizi pubblici locali di rilevanza economica (Atto n. 226).**RILIEVI APPROVATI DALLA COMMISSIONE**

La IX Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni,

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 attuazione dell'articolo 23-bis, comma 10, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito con modificazioni dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, in materia di servizi pubblici locali di rilevanza economica (atto n. 226);

premessi che:

con riferimento ai criteri dettati dall'articolo 3 per lo svolgimento delle procedure competitive ad evidenza pubblica di affidamento, che non prevedono una specifica regolamentazione del subappalto nella gestione dei servizi pubblici locali, modalità di esercizio del servizio che risulta molto diffusa nel comparto del trasporto pubblico locale, sarebbe opportuno introdurre apposite disposizioni concernenti i criteri di gestione dei subappalti, con particolare riguardo alla finalità di garantire trasparenza nell'affidamento dei servizi;

con riferimento all'articolo 3, comma 3, lettera b), il quale, al fine di promuovere e proteggere l'assetto concorrenziale del mercato, prescrive che il bando di gara per l'affidamento dei servizi pubblici locali debba assicurare che la definizione dell'oggetto della gara garantisca la più ampia partecipazione da parte delle imprese, sarebbe opportuno che la

tutela della concorrenza venga anche garantita, ove possibile, mediante affidamento dei servizi ad una pluralità di imprese;

con riferimento all'articolo 3, comma 4, lettera c), il quale prescrive, con riguardo alle gare a doppio oggetto, che nel bando di gara debbano essere previsti criteri e modalità per la liquidazione del socio privato alla cessazione della gestione, in caso di mancato rinnovo dell'affidamento, appare opportuno precisare che tali criteri debbano essere formulati nel rispetto delle norme dettate dal codice civile in materia di diritto societario;

con riferimento alle cause di incompatibilità disposte dall'articolo 8 a carico di amministratori, dirigenti e responsabili degli uffici degli enti locali in relazione alla possibilità di assumere incarichi di gestione dei servizi pubblici, si rileva, in via generale, l'esigenza di pervenire a una definizione tendenzialmente uniforme della disciplina relativa alle incompatibilità poste a carico degli amministratori pubblici;

**DELIBERA DI ESPRIMERE
I SEGUENTI RILIEVI:**

a) con riferimento all'articolo 3, valuti la commissione di merito l'opportunità di disciplinare il subappalto nella gestione dei servizi di trasporto pubblico locale, con particolare riferimento all'obbligo, per l'ente pubblico, di indicare nel bando di gara la quota di servizi che possono essere

affidati in subappalto, e all'obbligo, per le imprese che partecipano alla gara, di fissare, nel limite di tale quota, la parte del servizio che intendono affidare in subappalto, indicando espressamente le imprese delle quali intendono servirsi e le relative condizioni di affidamento;

b) con riferimento all'articolo 3, comma 3, lettera b), valuti la commissione di merito l'opportunità di introdurre una disposizione volta a stabilire che gli enti locali definiscano una pluralità di unità territoriali di rete per i servizi di trasporto

pubblico locale di propria competenza, da affidare con distinte procedure concorsuali;

c) con riferimento all'articolo 3, comma 4, lettera c), valuti la commissione di merito l'opportunità di precisare che la definizione dei criteri e delle modalità per la liquidazione del socio privato, nell'ambito delle procedure connesse alle gare a doppio oggetto, venga effettuata nel rispetto dei principi e delle garanzie stabiliti per le società dal codice civile.

ALLEGATO 3

Disposizioni in materia di sicurezza stradale. C. 44-419-471-649-772-844-965-1075-1101-1190-1469-1488-1717-1737-1766-1998-2177-2299-2322-2349-2406-2480-B, approvata, in un testo unificato, dalla Camera e modificata dal Senato.

EMENDAMENTI ESAMINATI

ART. 5.

Al comma 3, aggiungere, in fine, le seguenti parole: da individuare con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

* 5. 1. Velo.

(Approvato)

Al comma 3, aggiungere, in fine, le seguenti parole: da individuare con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

* 5. 2. Garofalo, Terranova, Toto.

(Approvato)

ART. 12.

Alla lettera a), sostituire il capoverso comma 4-bis con il seguente:

4-bis. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 93, comma 2, gli atti, ancorché diversi da quelli di cui al comma 1 del presente articolo, da cui derivi una variazione nominativa dell'intestatario della carta di circolazione ovvero che comportino la disponibilità del veicolo, per un periodo superiore a trenta giorni, in favore di un soggetto diverso dall'intestatario stesso, nei casi previsti dal regolamento

sono dichiarati dall'avente causa, entro trenta giorni, ai competenti uffici della Motorizzazione civile al fine della annotazione sulla carta di circolazione, nonché della registrazione nell'archivio di cui agli articoli 225, comma 1, lettera b), e 226, comma 5. In caso di omissione si applica il disposto del comma 3.

12. 2. Velo.

(Approvato)

ART. 14.

Aggiungere in fine il seguente comma:

« 3-bis. Le disposizioni di cui all'articolo 97 del decreto legislativo n. 285 del 1992, modificate dal comma 1 del presente articolo, entrano in vigore il giorno successivo a quello della pubblicazione della presente legge nella *Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana* ».

Conseguentemente, all'articolo 29, aggiungere in fine il seguente comma:

« 6-bis. Le disposizioni di cui all'articolo 172 del decreto legislativo n. 285 del 1992, modificate dal comma 3 del presente articolo, entrano in vigore il giorno successivo a quello della pubblicazione della presente legge nella *Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana* ».

Conseguentemente, all'articolo 30, aggiungere in fine il seguente comma:

« 1-bis. Le disposizioni di cui all'articolo 173 del decreto legislativo n. 285 del 1992, modificate dal comma 1 del presente articolo, entrano in vigore il giorno successivo a quello della pubblicazione della presente legge nella *Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana* ».

Conseguentemente, all'articolo 45, aggiungere in fine il seguente comma:

« 5-bis. Le disposizioni di cui agli articoli 219 e 219-bis del decreto legislativo n. 285 del 1992, modificate, rispettivamente, dalla lettera a) del comma 1 e dal comma 2 del presente articolo, entrano in vigore il giorno successivo a quello della pubblicazione della presente legge nella *Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana* ».

14. 1. Il Relatore.

(Approvato)

ART. 16.

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

b) al comma 2, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) alla lettera a) è aggiunto in fine il seguente periodo: « Tale limite può essere elevato, anno per anno, fino a sessantotto anni qualora il conducente consegua uno specifico attestato sui requisiti fisici e psichici a seguito di visita medica specialistica annuale, secondo le modalità stabilite nel regolamento »;

2) alla lettera b) le parole « fino a sessantacinque » sono sostituite dalle seguenti: « fino a sessantotto ».

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

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

b) al comma 2, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) alla lettera a) è aggiunto in fine il seguente periodo: « Tale limite può essere elevato, anno per anno, fino a sessantotto anni qualora il conducente consegua uno specifico attestato sui requisiti fisici e psichici a seguito di visita medica specialistica annuale, con oneri a carico del richiedente, secondo le modalità stabilite nel regolamento »;

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

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

(Approvato)

Apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, aggiungere, in fine, la seguente lettera:

b-bis) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

« 2-bis. Fatto salvo quanto previsto dal comma 2, chi ha superato ottanta anni può continuare a condurre ciclomotori e veicoli per i quali è richiesta la patente di categoria A, B, C, E, qualora consegua uno specifico attestato rilasciato dalla commissione medica locale di cui al comma 4 dell'articolo 119, a seguito di visita medica specialistica biennale rivolta ad accertare la persistenza dei requisiti fisici e psichici richiesti »;

b) aggiungere, in fine, il seguente comma:

« 2-bis. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabilite le

modalità di attuazione delle disposizioni di cui ai commi 2 e 2-bis dell'articolo 115 del decreto legislativo n. 285 del 1992, rispettivamente modificato e introdotto dalle lettere b) e b-bis) del comma 1 del presente articolo, facendo riferimento, ai fini della valutazione dei requisiti fisici e psichici richiesti nell'ambito degli accertamenti di cui al comma 2-bis del citato articolo 115, ai criteri di valutazione uniformi di cui al comma 5 dell'articolo 23 della presente legge ».

16. 2. Toto, Terranova, Garofalo.

Apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, aggiungere, in fine, la seguente lettera:

b-bis) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

« 2-bis. Fatto salvo quanto previsto dal comma 2, chi ha superato ottanta anni può continuare a condurre ciclomotori e veicoli per i quali è richiesta la patente di categoria A, B, C, E, qualora consegua uno specifico attestato rilasciato dalla commissione medica locale di cui al comma 4 dell'articolo 119, a seguito di visita medica specialistica biennale, con oneri a carico del richiedente, rivolta ad accertare la persistenza dei requisiti fisici e psichici richiesti »;

b) aggiungere, in fine, il seguente comma:

« 2-bis. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabilite le modalità di attuazione delle disposizioni di cui ai commi 2 e 2-bis dell'articolo 115 del decreto legislativo n. 285 del 1992, rispettivamente modificato e introdotto dalle lettere b) e b-bis) del comma 1 del presente articolo, facendo riferimento, ai fini della valutazione dei requisiti fisici e psichici richiesti nell'ambito degli accertamenti di cui al comma 2-bis del citato

articolo 115, ai criteri di valutazione uniformi di cui al comma 5 dell'articolo 23 della presente legge ».

16. 2. (nuova formulazione) Toto, Terranova, Garofalo.

(Approvato)

ART. 19.

Sopprimere il comma 1-ter.

19. 1. Garofalo, Terranova, Toto.

(Approvato)

ART. 22.

Aggiungere in fine il seguente comma:

« 5-bis. Le disposizioni di cui al capoverso « ART. 186-bis » della tabella dei punteggi allegata all'articolo 126-bis del decreto legislativo n. 285 del 1992, introdotte dalla lettera e) del comma 3 del presente articolo, entrano in vigore il giorno successivo a quello della pubblicazione della presente legge nella *Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana* ».

Conseguentemente, all'articolo 34, aggiungere in fine il seguente comma:

« 3-bis. Le disposizioni di cui agli articoli 186, 186-bis e 187 del decreto legislativo n. 285 del 1992, modificate e introdotte dal presente articolo, entrano in vigore il giorno successivo a quello della pubblicazione della presente legge nella *Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana* ».

22. 1. Il Relatore.

(Approvato)

ART. 25.

Al comma 1, lettera d), capoverso comma 12-bis, aggiungere in fine il seguente periodo: Gli enti di cui al presente comma utilizzano la quota dei proventi ad essi destinati nella regione nella quale sono stati effettuati gli accertamenti.

25. 1. Montagnoli.

Al comma 1, lettera d), capoverso comma 12-bis, aggiungere in fine il seguente periodo: Gli enti di cui al presente comma diversi dallo Stato utilizzano la quota dei proventi ad essi destinati nella regione nella quale sono stati effettuati gli accertamenti.

25. 1. (nuova formulazione) Montagnoli.

(Approvato)

Al comma 1, lettera d), capoverso comma 12-ter, apportare le seguenti modificazioni:

a) dopo le parole: « delle infrastrutture stradali » inserire le seguenti: « , ivi comprese la segnaletica e le barriere, »;

b) sopprimere le seguenti parole: « arredi, attrezzature e pertinenze »;

c) in fine, aggiungere le seguenti parole: « , nel rispetto della normativa vigente relativa al contenimento delle spese in materia di pubblico impiego e al patto di stabilità interno ».

25. 2. Il Relatore.

(Approvato)

ART. 34.

Apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, lettera a), numero 2), sopprimere le seguenti parole: « ai sensi dell'articolo 240, secondo comma, del codice penale »;

b) al comma 3, lettera a), sopprimere le seguenti parole: « ai sensi dell'articolo 240, secondo comma, del codice penale ».

34. 2. Il Relatore.

(Approvato)

Al comma 3, lettera c), capoverso comma 2-bis, aggiungere in fine il seguente periodo: Ove necessario a garantire la neutralità finanziaria di cui al precedente periodo, il medesimo decreto può prevedere che gli accertamenti di cui al presente comma siano effettuati, anziché su campioni di mucosa del cavo orale, su campioni di fluido del cavo orale.

34. 3. Il Relatore.

(Approvato)

ART. 36.

Sopprimerlo.

36. 1. Compagnon, Mereu.

ART. 38.

Al comma 1, lettera f), capoverso comma 1-quater, apportare le seguenti modificazioni:

a) al secondo periodo, sostituire le parole: « e devono essere installati ed utilizzati » con le seguenti: « e fuori dei centri abitati possono essere installati ed utilizzati »;

b) al terzo periodo, dopo le parole: « I tratti di strada » inserire le seguenti: « di cui al periodo precedente ».

* **38. 1.** Montagnoli.

(Approvato)

Al comma 1, lettera f), capoverso comma 1-quater, apportare le seguenti modificazioni:

a) al secondo periodo, sostituire le parole: « e devono essere installati ed utilizzati » con le seguenti: « e fuori dei centri abitati possono essere installati ed utilizzati »;

b) al terzo periodo, dopo le parole: « I tratti di strada » inserire le seguenti: « di cui al periodo precedente ».

* **38. 2.** Toto, Garofalo, Terranova.

(Approvato)

ART. 40.

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

40. 1. Terranova, Garofalo, Toto.

(Approvato)

ART. 42.

Al comma 2, apportare le seguenti modificazioni:

a) alla lettera a) sostituire le parole: del 20 per cento con le seguenti: del 25 per cento;

b) alla lettera e) sostituire le parole: del 10 per cento con le seguenti: del 5 per cento.

42. 4. Terranova, Garofalo, Toto.

(Approvato)

ART. 55.

Al comma 1, lettera a), capoverso comma 2-quinquies, sostituire le parole da: « possono svolgere nelle ore pomeridiane » fino alla fine del comma con le seguenti: « sono autorizzati a svolgere nelle ore pomeridiane particolari forme di intrattenimento e svago danzante, congiuntamente alla somministrazione di bevande alcoliche, in tutti i giorni della settimana, nel rispetto della normativa vigente in materia e, ove adottati, dei regolamenti e dalle ordinanze comunali, comunque non prima delle ore 17 e non oltre le ore 20. Sono fatte salve le autorizzazioni già rilasciate per lo svolgimento delle forme di intrattenimento e svago di cui al presente comma nelle ore serali e notturne ».

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

Al comma 1, lettera a), capoverso comma 2-quinquies, sostituire le parole da: « possono svolgere nelle ore pomeridiane » fino alla fine del comma con le seguenti: « sono autorizzati a svolgere nelle ore pomeridiane particolari forme di intrattenimento e svago danzante, congiuntamente alla somministrazione di bevande alcoliche, in tutti i giorni della settimana, nel rispetto della normativa vigente in materia e, ove adottati, dei regolamenti e dalle ordinanze comunali, comunque non prima delle ore 17 e non oltre le ore 20. Sono fatte salve le autorizzazioni già rilasciate per lo svolgimento delle forme di intrattenimento e svago di cui al presente comma nelle ore serali e notturne. Per lo svolgimento delle forme di intrattenimento di cui al presente comma non si applica l'articolo 80 del citato testo unico di cui al regio decreto n. 773 del 1931 ».

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

(Approvato)

ALLEGATO 4

Disposizioni in materia di sicurezza stradale. C. 44-419-471-649-772-844-965-1075-1101-1190-1469-1488-1717-1737-1766-1998-2177-2299-2322-2349-2406-2480-B, approvata, in un testo unificato, dalla Camera e modificata dal Senato.

ORDINI DEL GIORNO

La Camera,

premesso che:

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

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

impegna il Governo:

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

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

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

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

La Camera,

premesso che:

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

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

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

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

ovviamente non sono mai stati sottoposti ad approvazione e pertanto privi della carta di circolazione;

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

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

impegna il Governo

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

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

La IX Commissione,

premessi che:

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

la situazione della segnaletica stradale e della cartellonistica pubblicitaria ha raggiunto sulle strade urbane ed extraurbane livelli di massima criticità: la segnaletica stradale è il più delle volte mal posizionata, poco chiara e poco visibile,

determinando un'incertezza alla guida che spesso è causa di incidenti mentre gran parte della cartellonistica pubblicitaria è apposta in assenza della prescritta autorizzazione, e talvolta in modo da coprire i segnali stradali necessari per la corretta circolazione;

impegna il Governo

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

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

La Camera,

premessi che:

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

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

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

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

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

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

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

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

impegna il Governo

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

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

La Camera,

premesso che:

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

in Germania, Austria, Slovenia e Svizzera, viene esposto sulla targa lo stemma locale del Land o del Cantone di registrazione, Grecia e Russia utilizzano un sistema con una relazione indiretta al luogo di registrazione del veicolo (in Francia il dipartimento è identificato ad esem-

pio da un numero, e lo stesso avviene in Russia per le regioni, le province e le repubbliche autonome);

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

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

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

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

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

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

impegna il Governo

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

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

La Camera,

premesso che:

il nuovo comma 4-bis dell'articolo 12 del DDL AC 44-B, recante disposizioni in materia di sicurezza stradale, prescrive che debba procedersi all'aggiornamento

della carta di circolazione ogni qual volta si verificano situazioni che, pur non comportando mutamento del proprietario del veicolo, si risolvano invece in una « variazione nominativa dell'intestatario della carta di circolazione ovvero comportino la disponibilità del veicolo, per un periodo superiore a trenta giorni, in favore di un soggetto diverso dall'intestatario stesso »: tanto al fine di assicurare che, conformemente alle disposizioni comunitarie, dalla carta di circolazione sia dato effettivamente risalire al responsabile della circolazione, in coerenza – peraltro – con le finalità di cui all'istituendo articolo 94-*bis* « divieto di intestazioni fittizie »;

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

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

impegna il Governo:

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

1) locazione senza conducente a lungo termine, che è diventato strumento

negoziale al quale ricorrono spesso le stesse amministrazioni per avere la disponibilità di un parco veicolare;

2) pronuncia giudiziale con la quale possono essere messi a disposizione di pubbliche amministrazioni, ed in specie di forze di polizia, veicoli sequestrati ma non ancora confiscati o all'ipotesi di comodato, ai sensi dell'articolo 2, comma 18, della legge n. 94 del 2009, che ha introdotto il comma 3-*bis* all'articolo 2-*undecies* della legge 31 maggio 1965, n. 375;

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

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

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

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

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

La Camera,

premesso che:

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

avere così degradato l'importanza del servizio svolto dalle autoscuole, facen-

done un'attività sostanzialmente commerciale e includendola attraverso questa configurazione nel novero delle attività d'impresa da liberalizzare, è stato un grave errore a cui occorre porre rimedio;

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

impegna il Governo

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

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

La IX Commissione,

premesso che:

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

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

impegna il Governo

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

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

La IX Commissione,

premesso che:

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

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

impegna il Governo

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

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

La Camera,

premesso che:

l'articolo 29 del disegno di legge in materia di sicurezza stradale che la Camera sta discutendo in seconda lettura prevede l'obbligo di indossare il giubbotto o le bretelle retroriflettenti per i conducenti di velocipede che circolano di notte o nelle gallerie;

al Senato è stata aggiunta la specificazione che tale disposizione debba riguardare la circolazione fuori dai centri abitati;

la formulazione proposta può essere soggetta a interpretazione, nel senso di applicare la disposizione per la circolazione dei velocipedi nelle gallerie con il giubbotto o le bretelle retroriflettenti non solo al periodo intercorrente dalla mezz'ora dopo il tramonto del sole alla mezz'ora prima del suo sorgere, ma per tutto il giorno;

impegna il Governo

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

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

La IX Commissione,

premesso che:

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

l'articolo 177 del codice della strada reca le norme di comportamento per i conducenti dei veicoli adibiti a servizi di polizia o antincendio, di protezione civile e delle autoambulanze, dotati di dispositivo acustico supplementare di allarme e, qualora i veicoli ne siano muniti, anche del dispositivo supplementare di segnalazione visiva a luce lampeggiante blu; in particolare il codice prevede che i conducenti di tali veicoli, nell'espletamento di servizi urgenti di istituto, qualora usino

congiuntamente il dispositivo acustico supplementare di allarme e quello di segnalazione visiva a luce lampeggiante blu, non sono tenuti a osservare gli obblighi, i divieti e le limitazioni relativi alla circolazione, le prescrizioni della segnaletica stradale e le norme di comportamento in genere, ad eccezione delle segnalazioni degli agenti del traffico e nel rispetto comunque delle regole di comune prudenza e diligenza;

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

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

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

impegna il Governo

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

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

La IX Commissione,

premessi che:

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

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

l'articolo 138 del codice della strada prevede comunque, per i conducenti di mezzi della Croce rossa italiana, un'apposita patente di servizio, al pari dei conducenti delle Forze armate, della Polizia di Stato, della Guardia di finanza, del

Corpo di Polizia penitenziaria, del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, dei Corpi dei vigili del fuoco delle province autonome di Trento e di Bolzano, della regione Valle d'Aosta, del Corpo forestale dello Stato, dei Corpi forestali operanti nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome di Trento e di Bolzano e della Protezione civile nazionale, della regione Valle d'Aosta e delle province autonome di Trento e di Bolzano;

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

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

impegna il Governo

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

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

La IX Commissione,

premessi che:

la Corte costituzionale, con la sentenza n. 196 del 2010, ha dichiarato l'illegittimità costituzionale, limitatamente

alle parole « ai sensi dell'articolo 240, secondo comma, del codice penale », dell'articolo 186, comma 2, lettera *c*), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), come modificato dell'articolo 4, comma 1, lettera *b*), del decreto-legge 23 maggio 2008, n. 92 (Misure urgenti in materia di sicurezza pubblica), convertito, con modificazioni, dall'articolo 1, comma 1, della legge 24 luglio 2008, n. 125;

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

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

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

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

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

impegna il Governo

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

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

La IX Commissione,

premessi che:

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

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

impegna il Governo

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

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

La IX Commissione,

premessi che:

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

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

impegna il Governo:

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

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

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

La IX Commissione,

premessi che:

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

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

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

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

impegna il Governo

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

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

La IX Commissione,

premessi che:

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

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

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

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

impegna il Governo

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

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

La IX Commissione,

premessi che:

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

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

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

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

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

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

impegna il Governo

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

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

La Camera,

premessi che:

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

scarico delle merci trasportate dagli stessi autoveicoli;

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

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

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

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

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

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

impegna il Governo

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

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

La Camera,

premesso che:

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

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

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

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

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

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

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

impegna il Governo

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

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

La Camera,

premesso che:

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

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

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

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

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

impegna il Governo

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

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

La Camera,

premesso che:

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

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

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

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

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

impegna il Governo

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

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

La IX Commissione,

premesso che:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

impegna il Governo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La IX Commissione,

premessi che:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

impegna il Governo:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

non considerare veicolo la bicicletta quando viene condotta a mano;

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

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

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

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

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

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

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

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

La IX Commissione,

impegna il Governo a:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La IX Commissione,

impegna il Governo a:

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

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

promuova e garantisca adeguati livelli di sicurezza, efficienza e qualità della rete stradale nazionale; vigili sulla realizzazione degli investimenti infrastrutturali

e strutturali per l'adeguamento, la manutenzione e lo sviluppo della rete stradale nazionale a carico dei soggetti proprietario e concessionari;

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

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

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

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

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

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

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

ALLEGATO 5

Disposizioni in materia di sicurezza stradale. C. 44-419-471-649-772-844-965-1075-1101-1190-1469-1488-1717-1737-1766-1998-2177-2299-2322-2349-2406-2480-B, approvata, in un testo unificato, dalla Camera e modificata dal Senato.

CORREZIONI DI FORMA

Apportare le seguenti modificazioni:

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

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

a) sopprimere la parola: nominativa;

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

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

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

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

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

all'articolo 34, alla rubrica, dopo le parole: a ventuno anni inserire le seguenti: per i neopatentati;

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