

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE REFERENTE:

DL 117/07: Disposizioni urgenti modificative del codice della strada per incrementare i livelli di sicurezza nella circolazione. C. 3044 Governo, approvato dal Senato (<i>Esame e rinvio</i>)	70
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	79

SEDE REFERENTE

Giovedì 20 settembre 2007. — Presidenza del vicepresidente Marco BELTRANDI, indi del vicepresidente Piero TESTONI. — Interviene il sottosegretario di Stato per i trasporti, Raffaele Gentile.

La seduta comincia alle 8.50.

DL 117/07: Disposizioni urgenti modificative del codice della strada per incrementare i livelli di sicurezza nella circolazione.

C. 3044 Governo, approvato dal Senato.

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Marco BELTRANDI, *presidente*, avverte che il termine per la conversione del decreto-legge, approvato dal Senato senza modifiche, scade il 3 ottobre 2007 e che la Conferenza dei presidenti di gruppo ha già previsto che lo svolgimento della discussione sulle linee generali in Assemblea abbia luogo il prossimo martedì 25 settembre.

Mario TASSONE (UDC), intervenendo sull'ordine dei lavori, chiede che la seduta sia sospesa in attesa dell'arrivo di un rappresentante del Governo, atteso che la Commissione si accinge ad esaminare un disegno di legge di conversione di un decreto-legge.

Marco BELTRANDI, *presidente*, accoglie la richiesta formulata dal deputato Tassone e sospende la seduta.

La seduta, sospesa alle 8.55, è ripresa alle 9.05.

Egidio Enrico PEDRINI (IdV), intervenendo sull'ordine dei lavori, intende stigmatizzare il ritardo con il quale la Commissione ha dovuto iniziare i suoi lavori nella seduta odierna, nonostante nella convocazione fosse chiaramente previsto l'orario delle 8.30.

Paolo ROMANI (FI) convenendo con il deputato Pedrini, chiede alla presidenza se il Governo fosse stato preventivamente informato dell'orario di convocazione della Commissione.

Marco BELTRANDI, *presidente*, assicura i deputati Pedrini e Romani che il

Governo era stato tempestivamente informato, nella giornata di ieri, dell'orario di inizio della seduta che, peraltro, come di consueto, è chiaramente riportato nella convocazione della Commissione.

Il sottosegretario Raffaele GENTILE conferma che il Governo era stato informato sin da ieri dell'orario di inizio dell'odierna seduta, ma che lui stesso, causa problemi organizzativi, è stato avvertito dell'esigenza di essere presente in Commissione solo questa mattina.

Silvia VELO (Ulivo) *relatore*, nel ritenere anch'ella che il Governo dovrebbe assicurare con maggiore attenzione la presenza dei suoi rappresentanti in Commissione, ricorda che il 27 giugno 2007 la Camera ha approvato il disegno di legge recante « Disposizioni in materia di circolazione e di sicurezza stradale » (il n. 2480), trasmettendolo poi al Senato, che non ne ha però potuto completare l'esame prima dell'inizio della pausa estiva dei lavori. Conseguentemente, il Governo, il 3 agosto 2007, ha ritenuto sussistenti le ragioni di necessità ed urgenza per l'emanazione di un decreto-legge, al fine di consentire l'immediata entrata in vigore di quelle disposizioni recate dal predetto provvedimento ritenute più idonee a fronteggiare la questione dell'incidentalità stradale, proprio in considerazione dell'aumento di traffico previsto per i mesi estivi. Il disegno di legge di conversione del decreto-legge è stato quindi presentato al Senato, che lo ha approvato, senza modifiche, nella seduta di ieri. Il decreto reca 8 articoli, compresa la disposizione per l'entrata in vigore. Prima di passare alla sintetica illustrazione del testo, fa presente che le uniche sue disposizioni che non avevano formato oggetto di esame da parte della Camera nell'ambito del disegno di legge n. 2480 sono recate dall'articolo 2, comma 3, che ha introdotto il divieto di trasporto di minori di anni 4 sui veicoli a due ruote, dall'articolo 6, comma 1, che interviene in materia di educazione stradale, dall'articolo 6, comma 3, che introduce le sanzioni per l'inosservanza degli

obblighi informativi a carico dei gestori dei locali pubblici e dall'articolo 7, volto ad esplicitare, con riguardo al provvedimento in esame, il principio generale della retroattività delle norme sanzionatorie più favorevoli. Quanto al resto dell'articolato, viene sostanzialmente riprodotto il testo delle identiche norme già approvate dalla Camera, fatto salvo quanto si dispone all'articolo 5, laddove il Governo ha introdotto alcune modifiche al nuovo impianto sanzionatorio previsto per i casi di guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti. Intende peraltro precisare che, sempre nella seduta di ieri, il Senato ha anche approvato, con modifiche, il disegno di legge trasmessogli dalla Camera, nell'ambito del cui esame ritiene che si possa entrare maggiormente nel merito delle questioni inerenti la sicurezza stradale. In particolare, l'articolo 1 del decreto-legge, novellando il comma 13 dell'articolo 116 del codice della strada, ha previsto un inasprimento della sanzione per le ipotesi di reiterazione, nell'ambito di un biennio, della guida senza patente o con patente revocata o non rinnovata per mancanza dei requisiti. Tale fattispecie è infatti ora punita, oltre che con l'ammenda da euro 2.257 a euro 9.032, anche con l'arresto fino ad un anno. Viene altresì previsto che per tali violazioni sia competente il tribunale in composizione monocratica. In proposito si può rilevare che una disposizione di analogo tenore era recata anche nell'articolo 3 del disegno di legge n. 2480, nel testo trasmesso dalla Camera al Senato. Resta peraltro ferma l'applicazione anche del fermo amministrativo del veicolo per tre mesi e della confisca in caso di reiterazione del reato, ai sensi del comma 18 dello stesso articolo 116, norma che infatti non viene modificata dal decreto-legge in esame. L'articolo 2, comma 1, lettera a) novella l'articolo 117 del codice della strada, al fine di superare, al comma 1, l'attuale duplicazione di norme in materia limitazione alla guida dei motocicli da parte dei titolari di patente A. Nel nostro ordinamento, infatti, è stata recepita, con decreto ministeriale del 1994, la direttiva n. 439 del 29 luglio

1991, che già dispone in materia di autorizzazione a guidare motocicli di potenza superiore a 25 kW o con rapporto potenza/peso superiore a 0,16 kW/kg. Peraltro la suddetta direttiva è stata recentemente abrogata, in sede comunitaria, dalla direttiva 2006/126/CE che ha rimodulato le tipologie delle patenti, le età e i requisiti per la guida dei vari veicoli e il cui termine di recepimento è fissato al 19 gennaio 2011. L'articolo 2, comma 1, lettera *b*), sempre con riferimento all'articolo 117 del codice della strada, introduce il comma 2-*bis*, ai sensi del quale ai cosiddetti « neopatentati », ovvero a coloro che hanno conseguito la patente di guida da meno di tre anni, non è consentita la guida di autoveicoli aventi una potenza specifica, riferita alla tara, superiore a 50 kW/t, salvo si tratti di veicoli adibiti al servizio di persona invalida. In proposito si può rilevare che l'analoga disposizione recata nell'ambito dell'articolo 5 del disegno di legge n. 2480, nel testo trasmesso dalla Camera al Senato, prevedeva invece una potenza più elevata e pari a 60 kW/t, oltre a disporre la riduzione da 90 a 80 km/h del limite di velocità per i neopatentati sulle strade extraurbane principali. L'articolo 2, comma 1, lettera *c*) reca una norma di mero coordinamento, mentre l'articolo 2, comma 1, lettera *d*) inasprisce la sanzione pecuniaria prevista per la mancata osservanza dei predetti limiti di guida e di velocità, che passa da un massimo di 296 euro a un massimo di 594 euro. L'articolo 2, comma 2 circoscrive l'ambito di applicazione del predetto limite di potenza ai titolari di patente di guida di categoria B rilasciata a far data dal centottantesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore del decreto-legge. L'articolo 2, comma 3 novella l'articolo 170 del codice della strada, introducendo il divieto di trasportare su motocicli e ciclomotori a due ruote bambini di età inferiore a quattro anni. La violazione di tale norma di comportamento è punita con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 148 a 594 euro. L'articolo 3, comma 1, lettera *a*) interviene sull'articolo 142 del codice della strada,

novellandone il comma 6, al fine di prevedere che anche le risultanze di apparecchiature omologate per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati sono considerate fonti di prova per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità. L'articolo 3, comma 1, lettera *b*) introduce una disposizione che prevede che le postazioni di controllo sulla rete stradale per il rilevamento della velocità siano preventivamente segnalate e ben visibili, rinviandone tuttavia l'applicazione ad un decreto del Ministro dei trasporti, da adottare di concerto con il Ministro dell'interno. Tale provvedimento è stato emanato il 15 agosto 2007. L'articolo 3, comma 1, lettera *c*) interviene sulle violazioni conseguenti al superamento dei limiti di velocità, sostituendo la terza fascia precedentemente prevista e relativa al superamento del limite di oltre 40 km/h con due fasce: in caso di superamento del limite di velocità di oltre i 40 km/h ma di non oltre i 60 km/h, si applica la sanzione del pagamento della somma prevista da euro 370 a euro 1.485 e si prolunga il periodo di sospensione della patente da tre a sei mesi; invece, in caso di superamento del limite di velocità di oltre i 60 km/h, la sanzione amministrativa è pari ad una somma da 500 a 2.000 euro, mentre la sanzione accessoria della sospensione della patente è portata da sei a dodici mesi. L'articolo 3, comma 1, lettera *d*) prevede il raddoppio delle sanzioni amministrative, sia pecuniarie che accessorie, per le violazioni dei limiti di velocità commesse da professionisti del trasporto con determinati tipi di veicoli, nonché l'applicazione della sanzione prevista per chi circola con il limitatore di velocità non funzionante anche al conducente del veicolo munito di limitatore di velocità in caso di superamento dei limiti di regolazione del limitatore. L'articolo 3, comma 1, lettera *e*) dispone che in caso di recidiva, nel biennio, delle violazioni dei limiti di velocità di oltre 40km/h ma di non oltre 60 km/h si applica la sospensione della patente da otto a diciotto mesi, arrivando alla revoca della patente nel caso di ripetuta violazione del

limite di velocità di oltre 60 km/h. L'articolo 4, comma 1 interviene sull'articolo 173 del codice della strada, inasprendo la sanzione pecuniaria prevista per chi circola facendo uso durante la marcia di apparecchi radiotelefonici ovvero di usare cuffie sonore. Nel caso di reiterazione della violazione nel corso di un biennio si applica la sanzione accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi. L'articolo 4, comma 2 provvede a modificare, per coordinamento formale, la tabella delle decurtazioni dei punti dalla patente, al fine di tenere conto della nuova fascia di violazione dei limiti di velocità precedentemente illustrata. L'articolo 5, comma 1 novella l'articolo 186 del codice della strada, prevedendo tre diverse graduazioni di sanzioni per la guida in stato di ebbrezza. In particolare, in caso di tasso alcolemico del sangue superiore allo 0,5 e fino allo 0,8 per cento si prevede l'arresto fino a un mese, l'ammenda da 500 a 2.000 euro, e la sospensione della patente da tre a sei mesi; ove invece il tasso sia superiore allo 0,8 e fino all'1,5 per cento, si prevede l'arresto fino a tre mesi, l'ammenda da 800 a 3.200 euro, la sospensione della patente da sei mesi a un anno, con la possibile applicazione di una pena alternativa consistente nell'obbligo di svolgere attività sociale gratuita presso strutture sanitarie pubbliche fino a sei mesi; se il tasso è superiore all'1,5 per cento, si prevede l'arresto fino a sei mesi, l'ammenda da 1.500 a 6.000 euro e la sospensione della patente da uno a due anni, con la possibile applicazione di una pena alternativa consistente nell'obbligo di svolgere attività sociale gratuita presso strutture sanitarie pubbliche per un periodo fino a un anno. Si prevede poi la revoca della patente quando il reato è commesso da conducenti di autobus o veicoli di massa superiore a 3,5 t, o in caso di recidiva nel biennio. Allo stesso articolo 186 vengono inoltre aggiunti tre nuovi commi: il comma 2-*bis* stabilisce che se il conducente in stato di ebbrezza provoca un incidente stradale, la pena sono raddoppiate ed è inoltre applicato il fermo amministrativo del veicolo per novanta giorni, salvo che questo ap-

partenga a persona estranea al reato; il comma 2-*ter* introduce per i reati in questione, la competenza del tribunale in composizione monocratica, in luogo di quella del giudice di pace e il comma 2-*quater* dispone che le sanzioni accessorie si applicano anche in caso di applicazione della pena su richiesta delle parti. Il nuovo comma 7 dell'articolo 186 dispone una depenalizzazione della fattispecie consistente nel rifiuto di sottoporsi agli accertamenti sul tasso alcolemico, attualmente punita con le medesime sanzioni previste per la guida in stato di ebbrezza. Il decreto-legge prevede invece: la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 2.500 a 10.000 euro ovvero da 3.000 a 12.000 euro qualora il rifiuto sia avvenuto in occasione di un incidente stradale; la sospensione della patente da sei mesi a due anni, a cui consegue l'ordine del prefetto al conducente a sottoporsi a visita medica; il fermo amministrativo del veicolo per 180 giorni. In caso di ulteriori violazioni nel corso di un biennio, è prevista la revoca della patente. Anche il comma 9 dell'articolo 186 viene modificato, prevedendo che, quando sia riscontrato un tasso alcolemico superiore all'1,5 per cento, il prefetto dispone in via cautelare la sospensione della patente fino all'esito della visita medica di cui al comma 8. Nel complesso, rispetto al testo approvato dalla Camera, il decreto-legge prevede pertanto una maggiore graduazione delle sanzioni applicabili per la guida in stato di ebbrezza, disponendo apposite sanzioni per il caso di accertamento di un tasso alcolemico superiore allo 0,8 e fino all'1,5 per cento. In secondo luogo, solo nel caso in cui il conducente in stato di ebbrezza provochi un incidente stradale è disposto il fermo amministrativo del veicolo, laddove invece nel testo approvato dalla Camera tale sanzione accessoria si applicava solo in caso di accertamento di tasso alcolemico superiore all'1,5 per cento e indipendentemente dall'aver o meno provocato un incidente stradale. È stata infine prevista la possibilità, su richiesta dell'imputato, di irrogazione di una pena alternativa, consistente nell'obbligo

di svolgere un'attività sociale gratuita e continuativa presso strutture sanitarie traumatologiche pubbliche. L'articolo 5, comma 2, novellando l'articolo 187, comma 1, del codice della strada, aggrava le sanzioni previste in caso di guida in condizione di alterazione correlata con l'uso di sostanze stupefacenti, prevedendo l'arresto fino a tre mesi, l'ammenda da 1.000 a 4.000 euro, la sospensione della patente da sei mesi a un anno, e la pena accessoria dell'obbligo di svolgere attività sociale gratuita presso strutture sanitarie pubbliche per un periodo fino a sei mesi. Vengono inoltre introdotti tre nuovi commi all'articolo 187: il comma 1-*bis*, che prevede la revoca della patente quando il reato è commesso da conducenti di autobus o veicoli di massa superiore a 3,5 t, o in caso di recidiva nel biennio; il comma 1-*ter* in forza del quale se il conducente provoca un incidente stradale, le pene sono raddoppiate, si applicano le sanzioni accessorie di cui agli articoli 222 e 223 del codice della strada e si procede al fermo amministrativo del veicolo per novanta giorni, salvo che esso appartenga a persona estranea al reato e il comma 1-*quater*, il quale, analogamente a quanto previsto al nuovo testo dell'articolo 186, dispone la competenza del tribunale in composizione monocratica per i reati di cui all'articolo 187. Viene inoltre introdotto il comma 5-*bis*, che trova applicazione anche per la guida in stato di ebbrezza e che prevede che nel caso in cui il conducente sia stato sottoposto ad accertamenti non invasivi - anche effettuati con apparecchi portatili - con esito positivo, gli organi di polizia, ove abbiano fondato motivo di ritenere che il conducente stesso si trovi in stato di alterazione psico-fisica, possono procedere al ritiro della patente fino all'esito degli accertamenti medici, e comunque per un periodo massimo di dieci giorni. Viene altresì modificato il comma 8, prevedendo che, in caso di rifiuto degli accertamenti previsti dai commi 2, 3 o 4, e salvo che il fatto costituisca reato, al conducente si applicano: la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 2.500 a 10.000 euro o da 3.000 a 12.000

euro qualora il rifiuto sia avvenuto in occasione di un incidente stradale; la sospensione della patente da sei mesi a due anni, cui consegue l'ordine del prefetto al conducente a sottoporsi a visita medica; il fermo amministrativo del veicolo per 180 giorni; la revoca della patente in caso di recidiva nel biennio. Con l'ordinanza di sospensione della patente, il prefetto ordina che il conducente si sottoponga alla visita medica prevista dall'articolo 119 del codice della strada. Nel complesso, rispetto al testo approvato dalla Camera, il decreto-legge prevede, al pari di quanto già evidenziato con riferimento all'articolo 186, oltre alla possibilità, su richiesta dell'imputato, di irrogazione di una pena alternativa, consistente nell'obbligo di svolgere un'attività sociale gratuita e continuativa presso strutture sanitarie traumatologiche pubbliche, anche che al fermo amministrativo del veicolo possa procedersi solo nel caso in cui il conducente che ha assunto sostanze stupefacenti provochi un incidente stradale. L'articolo 6, comma 1, novella l'articolo 230 del codice della strada, al fine di prevedere che tra gli obiettivi dei programmi per l'educazione stradale ivi contemplati sia ricompresa anche l'informazione sui rischi connessi alla assunzione di bevande alcoliche o sostanze stupefacenti. L'articolo 6, comma 2 fa obbligo ai titolari e gestori di locali dove si svolgono spettacoli o altre forme di intrattenimento, ed è contestualmente prevista la somministrazione di bevande alcoliche, di esporre nei locali stessi apposite tabelle recanti la descrizione dei sintomi correlati ai diversi livelli di concentrazione alcolemica nell'aria espirata e la quantità delle bevande alcoliche più comuni che determinano il superamento del tasso dello 0,5 per cento. L'articolo 6, comma 3 prevede che in caso di inosservanza dei predetti obblighi la sanzione consiste nella chiusura del locale per un periodo da sette a trenta giorni. L'articolo 6, comma 4 prevede poi entro tre mesi dalla data di entrata in vigore del decreto legge, l'emanazione di un decreto del Ministero della salute, che dovrà stabilire i contenuti delle tabelle sintomatologiche. L'articolo 7 reca

una disposizione con la quale si esplicita, con riguardo al provvedimento in esame, il principio generale della retroattività delle norme sanzionatorie più favorevoli. Esso stabilisce infatti che le sanzioni amministrative introdotte dal decreto legge in sostituzione di sanzioni penali vanno applicate anche a infrazioni commesse anteriormente alla data di entrata in vigore del decreto stesso, salvo che nei casi in cui il procedimento penale sia stato già definito con sentenza o decreto irrevocabili. L'articolo 8 reca infine la disposizione per l'entrata in vigore del decreto. Da ultimo intende nuovamente rammentare che il contenuto normativo del decreto-legge in esame, con riferimento al quale è necessario procedere alla conversione in legge, è strettamente intrecciato con quello del disegno di legge approvato dalla Camera e modificato dal Senato, che sarà presto riesaminato da questa Commissione.

Egidio Enrico PEDRINI (IdV) fa presente l'ambiguità risultante dal fatto che il Senato nella seduta di ieri ha dapprima approvato, senza modificazioni, il decreto-legge in esame e, successivamente, ha approvato il disegno di legge trasmessogli a giugno dalla Camera sulla medesima materia, apportando in questo caso modifiche, in parte riferibili, a quanto risulta, anche a disposizioni contenute nel decreto-legge. È evidente che vi sono tutti i presupposti per una sovrapposizione dei due strumenti normativi che, certamente, non aiuta a svolgere un vero approfondimento sul contenuto normativo di ciascuno di essi. Stigmatizza quindi tale modalità di lavoro, che non potrà che tradursi in una produzione legislativa di cattiva qualità da parte del Parlamento. Ritene comunque che sui rapporti e le eventuali sovrapposizioni tra decreto-legge e disegno di legge ordinario debba essere il Governo a fornire alla Commissione tutti gli opportuni chiarimenti, anche motivando adeguatamente la scelta, adottata il 3 agosto scorso, di procedere all'emanazione di un provvedimento di urgenza su una materia sulla quale il Parlamento

aveva già avviato una importante discussione.

Paolo ROMANI (FI), nel condividere le perplessità manifestate dal deputato Pedrini, chiede al rappresentante del Governo un chiarimento in ordine all'effettiva applicabilità della disposizione recata dall'articolo 3, comma 1, lettera *b*), con la quale si prevede che le postazioni di controllo sulla rete stradale per il rilevamento della velocità siano preventivamente segnalate e ben visibili, rinviando tuttavia ad un decreto attuativo del Ministro dei trasporti, da adottare di concerto con il Ministro dell'interno. Risulta in proposito che tale provvedimento sia stato adottato solo il 15 agosto 2007 e pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* il successivo 23 agosto. Ne consegue che, essendo la citata disposizione dettata dal decreto-legge entrata in vigore il 4 agosto 2007, la disciplina attuativa è entrata invece in vigore solo dopo 19 giorni. Chiede pertanto al rappresentante del Governo quali indicazioni siano state eventualmente date dal Governo agli organi di polizia stradale in ordine all'applicazione dell'articolo 3, comma 1, lettera *b*) del decreto-legge in titolo nelle more dell'entrata in vigore delle sue disposizioni attuative. Peraltro, dalla lettura del decreto ministeriale del 15 agosto si evince, all'articolo 2, che i segnali stradali con i quali devono essere segnalate le postazioni di controllo per il rilevamento della velocità devono avere il colore di fondo proprio del tipo di strada sulla quale vengono installati, laddove invece è di tutta evidenza che, allo stato, tutti i segnali stradali di questa tipologia continuano ad essere bianchi. Entrambe le questioni sono tali da ingenerare grande incertezza sia per gli operatori della polizia stradale che per gli automobilisti, con il conseguente rischio dell'emergere di un elevato contenzioso in materia.

Silvano MOFFA (AN) concorda anch'egli con le preoccupazioni espresse dal deputato Pedrini circa la difficoltà di organizzare adeguatamente i lavori della Commissione a fronte di due provvedi-

menti, il decreto-legge in titolo, già trasmesso dal Senato, e il disegno di legge ancora in fase di trasmissione, che affrontano con diverse disposizioni la medesima materia. La confusione che rischia di ingenerarsi rischia di compromettere il ruolo della Commissione che non viene messa nelle condizioni di fornire il proprio apporto propositivo, atteso che dopo l'approfondito lavoro sul disegno di legge n. 2480, il Governo ha inteso emanare un provvedimento di urgenza sulla sicurezza stradale, peraltro solo incentrato su misure sanzionatorie e privo di disposizioni in materia trasportistica.

Mario TASSONE (UDC), pur riconoscendo alla relatrice l'impegno profuso nell'illustrazione del decreto-legge in titolo, ritiene che lo stesso rappresenti il classico « provvedimento estivo », che il Governo ha inteso utilizzare come mero effetto annuncio, come dimostra la mancata o ritardata predisposizione di norme attuative, come ha evidenziato il deputato Romani. È inoltre sorpreso dalla presenza nel testo del decreto-legge di diverse proposte emendative che, in occasione dell'esame del disegno di legge n. 2480, erano state presentate dai gruppi di opposizione e sulle quali il Governo aveva espresso parere contrario. Nell'auspicare che il Governo si faccia carico di chiarire meglio le finalità del decreto-legge, anche alla luce della successiva approvazione, da parte del Senato, del disegno di legge già esaminato dalla Camera in materia di sicurezza stradale, intende preannunciare che il suo gruppo, a dispetto dell'imminente scadenza del termine di conversione, si riserva di presentare proposte emendative, proprio perché non può essere in alcun modo compressa la piena autonomia del Parlamento nell'ambito del procedimento legislativo.

Paolo UGGÈ (FI) intende segnalare che ai fini dell'emanazione del decreto-legge in titolo non vigevano affatto i presupposti di necessità ed urgenza che ai sensi dell'articolo 77 della Costituzione dovrebbero sussistere. Si è trattato infatti, come ha già

anticipato il deputato Tassone, di un'operazione di facciata, esclusivamente volta a segnalare ai cittadini che, su quella materia, il Governo aveva fatto qualcosa. Tutto ciò è molto grave, in quanto un tale modo di procedere, oltre a creare molta incertezza negli operatori e negli stessi cittadini, non ha neppure fornito risultati positivi in termini di incidentalità. Fa presente in proposito che dai dati in suo possesso risulta che nel mese di luglio 2007, in un periodo quindi in cui il decreto-legge non era ancora vigente, si era registrata una riduzione dei decessi per incidenti stradali pari al 23 per cento, laddove invece nel mese di agosto la mortalità ha continuato a diminuire, ma soprattutto sulle autostrade. Ciò è a suo avviso esclusivamente dovuto all'aumento delle pattuglie sulle autostrade e alla contestuale riduzione delle stesse sulle altre tratte stradali dove, infatti, nel mese di agosto non si sono registrate significative diminuzioni del numero dei deceduti per incidenti stradali. Ritiene poi anch'egli che la sovrapposizione dei due provvedimenti all'esame del Parlamento sia suscettibile di generare confusione nei cittadini e nei responsabili della polizia stradale, con prevedibili effetti inflattivi del contenzioso. Riprendendo una considerazione del deputato Tassone, intende evidenziare come, in effetti, la maggiore gradualità delle sanzioni applicabili per il caso di guida in stato di ebbrezza, che fa parte del contenuto normativo del decreto-legge in titolo, era stata già proposta dall'opposizione nell'ambito dell'esame del disegno di legge n. 2480, senza ricevere un riscontro positivo né da parte del Governo né da parte della maggioranza.

Mario RICCI (RC-SE) ritiene che il problema che emerge con evidenza dal dibattito non stia nel merito del decreto-legge, il cui unico obiettivo era quello di anticipare l'entrata in vigore, seppure con alcune modifiche, di alcune delle disposizioni già contenute nel disegno di legge n. 2480 approvato dalla Camera, bensì nella consapevolezza che con il provvedimento di urgenza il Governo abbia effet-

tivamente inteso dare una sorta di segnale di interesse alle questioni della sicurezza stradale alla vigilia dell'esodo estivo. Peraltro già alcuni giorni prima dell'approvazione del decreto-legge la sua parte politica, in occasione dell'audizione del viceministro per l'interno Minniti, svolta dalla IX Commissione nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza nella circolazione stradale, aveva fatto presente l'esigenza che la questione dell'incidentalità può essere seriamente affrontata non tanto con l'inasprimento dell'apparato sanzionatorio, quanto invece con un forte aumento dei controlli sulle strade e attraverso un congruo impegno in materia di educazione stradale, a partire dalle scuole. Da ultimo intende precisare che a suo avviso l'eventuale mancata conversione del decreto non comporterebbe effetti giuridici rilevanti.

Marco BELTRANDI, *presidente*, fa presente che essendo imminente l'inizio delle votazioni in Assemblea, la discussione sulle linee generali è rinviata alla seduta pomeridiana.

La seduta, sospesa alle 9.55, è ripresa alle 13.20.

Valter ZANETTA (FI) esprime forte difficoltà ad esaminare un provvedimento di urgenza che in parte si sovrappone con un disegno di legge vertente sulla stessa materia, che è ancora in corso di trasmissione da parte del Senato. Peraltro, dopo l'approfondito esame delle questioni della sicurezza stradale nell'ambito dell'esame del disegno di legge n. 2480, appare una scorrettezza nei confronti del Parlamento l'emanazione di un decreto-legge sulla stessa materia e, soprattutto, l'insistenza ai fini della sua conversione. Quanto al merito del disegno di legge in titolo, manifesta forti perplessità, soprattutto ai fini applicativi, nella previsione, nell'ambito delle novelle apportate agli articoli 186 e 187 del codice della strada, della possibilità che l'imputato per il reato di guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti abbia la possibilità di

chiedere l'applicazione di una pena alternativa consistente nell'obbligo di svolgere un'attività sociale gratuita e continuativa presso strutture sanitarie traumatologiche pubbliche. Auspica pertanto che si proceda alla soppressione di tale pericolosa disposizione.

Mario LOVELLI (Ulivo) intende richiamare i principi che avevano guidato maggioranza e opposizione nell'esame del disegno di legge n. 2480 in materia di sicurezza stradale, allorquando si era deciso di procedere all'esame del provvedimento prescindendo sia dalle emozioni provocate dagli incidenti di volta in volta verificatisi e, soprattutto, da pregiudiziali politiche. Il risultato è stato incoraggiante, in quanto il disegno di legge trasmesso al Senato è molto equilibrato e in grado di affrontare la materia non soltanto dal punto di vista sanzionatorio. Peraltro è di estrema importanza anche il lavoro istruttorio che la IX Commissione sta portando avanti attraverso lo svolgimento dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza stradale. In questo quadro, auspica che l'opposizione, che ha partecipato con responsabilità all'esame del precedente provvedimento, si renda conto dell'esigenza costituzionale di convertire il decreto-legge in titolo, provvedimento che, peraltro, nei mesi precedenti era stato richiesto al Governo da molte forze politiche. La necessità di segnalare al paese l'attenzione dell'esecutivo e del Parlamento all'annoso problema dell'incidentalità stradale si è quindi tradotta, previo accordo unanime di tutti i gruppi rappresentati al Senato, nell'emanazione di un provvedimento di urgenza che consentisse l'immediata entrata in vigore di quelle disposizioni, già approvate dalla Camera e sulle quali anche la 8^a Commissione del Senato aveva convenuto, ritenere assolutamente indispensabili in vista dell'incremento di traffico previsto per i mesi estivi. Quanto poi ai dati forniti dal deputato Uggè, ritiene che vada comunque evidenziato l'impegno del Governo, preannunciato alla IX Commissione in un'audizione del viceministro per l'interno Minniti, ad aumentare il numero dei controlli

stradali, anche in attuazione degli impegni unanimemente assunti dalla Camera con la mozione approvata in occasione della settimana mondiale sulla sicurezza stradale. Insiste quindi sulla necessità di convertire in tempo utile il decreto-legge in titolo, senza alcuna modifica, atteso che il suo contenuto normativo deve essere considerato alla stregua di una « normativa-ponte », tenuto conto che la Camera avvierà a breve l'esame anche del disegno di legge n. 2480, nel testo modificato dal Senato. Potrà essere pertanto quella la sede ove riaprire il confronto nel merito, apportando, se del caso, le dovute ulteriori modificazioni. Intende peraltro ricordare che, in occasione del voto finale sul disegno di legge di conversione del decreto-legge al Senato, i gruppi di maggioranza non hanno espresso una posizione di contrarietà, ma si sono astenuti. Conclusivamente, nel riaffermare che l'intenzione del suo gruppo è quella di analizzare rigorosamente, nel corso dell'esame parlamentare, tutte le iniziative del Governo in materia di sicurezza stradale, anche al fine di apportarvi i necessari correttivi, non può non esprimere preoccupazione rispetto agli orientamenti espressi nell'odierna seduta da alcuni esponenti facenti parte dell'attuale maggioranza.

Marco BELTRANDI (RosanelPugno) esprime il suo personale rammarico perché il Governo, dopo l'impegnativo lavoro svolto come capogruppo della Rosa nel pugno nella IX Commissione, al fine di addivenire al voto favorevole della sua parte politica sul disegno di legge n. 2480, ha reinserto nel decreto-legge in esame alcune delle disposizioni che erano state espunte nel corso dell'esame del disegno di legge ordinario. Si chiede peraltro quali siano state le ragioni per le quali il Governo non abbia deciso sin da subito di optare per lo strumento del decreto-legge, cosa che avrebbe certo reso più chiaro il quadro delle iniziative legislative in materia, evitando la confusione che si registra oggi con due provvedimenti che incidono in modo contestuale sulle stesse disposizioni. A fronte di tale difficile situazione

riterebbe che la mancata conversione del decreto-legge potrebbe essere il male minore, proprio perché, pur non concordando con il deputato Ricci che ha minimizzato gli effetti giuridici che ne deriverebbero, si dichiara non disponibile a subire il ricatto dell'obbligo di approvare un provvedimento solo per evitare tali conseguenze. Conclusivamente, nell'esprimere la sua disapprovazione per la conduzione di tale complessa vicenda legislativa da parte del Governo, preannuncia la presentazione di emendamenti e, in caso di loro reiezione, il voto contrario del suo gruppo sul provvedimento in esame.

Il sottosegretario di Stato Raffaele GENTILE intende precisare al deputato Romani che il decreto-legge in esame, approvato dal Consiglio dei Ministri il 3 agosto scorso, è entrato in vigore il giorno successivo, contestualmente alla sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*. Più in generale, partendo dal presupposto che le questioni problematiche connesse alla circolazione stradale sono di complessità tale da non potere essere risolte né con il decreto-legge in titolo né con il disegno di legge n. 2480, approvato dalla Camera e modificato dal Senato, evidenzia che l'obiettivo del provvedimento di urgenza consisteva effettivamente nel consentire l'immediata entrata in vigore, alla vigilia dell'esodo estivo, di norme ritenute indispensabili per ridurre l'elevatissima incidentalità stradale, alla luce della mancata conclusione definitiva dell'iter di esame del disegno di legge n. 2480. Fatto presente che una tale iniziativa era stata anche richiesta da diverse forze politiche, intende evidenziare che l'impegno del Governo in materia è evidente ed è testimoniato anche dall'incremento di risorse a ciò destinate verificatosi già nell'ambito della legge finanziaria 2007, pur riconoscendo che un'altra direttrice di intervento dovrà essere anche focalizzata sull'educazione stradale nell'ambito degli istituti scolastici. Ricorda infine che la conversione del decreto-legge nei termini costituzionalmente previsti risulta assolutamente

necessaria per evitare la decadenza degli effetti giuridici nel frattempo verificatisi.

Paolo ROMANI (FI) intende precisare al rappresentante del Governo, che evidentemente non aveva prestato la dovuta attenzione in occasione del suo intervento, che la sua richiesta di chiarimento era riferita all'effettiva applicabilità dell'articolo 3, comma 1, lettera *b*) del decreto-legge e non ineriva affatto alla data di entrata in vigore dell'intero provvedimento. Rinnova pertanto la sua richiesta, evidenziando la necessità di conoscere quali indicazioni siano state date agli organi di polizia stradale nelle more della pubblicazione, e quindi dell'entrata in vigore, del decreto ministeriale del 15 agosto 2007, attuativo della predetta norma, con la quale si prevede che le postazioni di controllo sulla rete stradale per il rilevamento della velocità siano preventivamente segnalate e ben visibili.

Il sottosegretario Raffaele GENTILE si riserva di fornire i chiarimenti richiesti dal deputato Romani in occasione della prossima seduta.

Piero TESTONI (FI), *presidente*, dichiara conclusa la discussione sulle linee generali e avverte che il termine per la presentazione di emendamenti è fissato a lunedì 24 marzo 2007, alle ore 14. Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 13.50.

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

Giovedì 20 settembre 2007.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 13.50 alle 14.