



Assemblea

RESOCONTO SOMMARIO  
RESOCONTO STENOGRAFICO  
ALLEGATI

**ASSEMBLEA**

374<sup>a</sup> seduta pubblica (antimeridiana)  
giovedì 6 maggio 2010

Presidenza del vice presidente Nania,  
indi del presidente Schifani  
e della vice presidente Bonino

**INDICE GENERALE**

<i>RESOCONTO SOMMARIO</i> . . . . .	Pag. VII-XVII
<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i> . . . . .	1-40
<i>ALLEGATO A (contiene i testi esaminati nel corso della seduta)</i> . . . . .	41-108
<i>ALLEGATO B (contiene i testi eventualmente consegnati alla Presidenza dagli oratori, i prospetti delle votazioni qualificate, le comunicazioni all'Assemblea non lette in Aula e gli atti di indirizzo e di controllo)</i> . . . . .	109-136

## I N D I C E

## RESOCONTO SOMMARIO

## RESOCONTO STENOGRAFICO

## PREANNUNZIO DI VOTAZIONI MEDIANTE PROCEDIMENTO ELETTORONICO .....Pag. 1

## DISEGNI DI LEGGE

## Votazione finale, dalla sede redigente:

(1720) *Disposizioni in materia di sicurezza stradale* (Approvato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge di iniziativa dei deputati Zeller e Brugger; Contento; Anna Teresa Formisano e Nunzio Francesco Testa; Meta ed altri; Carlucci; Lulli ed altri; Conte; Velo ed altri; Boffa ed altri; Velo ed altri; Vanucci; Lorenzin ed altri; Moffa ed altri; Minasso ed altri; Giammanco; Guido Dussin ed altri; Cosenza; Barbieri; Stasi; Bratti e Motta e dei disegni di legge d'iniziativa del Consiglio regionale del Veneto)

(116) *CUTRUFO. – Modificazioni al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, finalizzate all'incentivazione della mobilità con motocicli*

(129) *PORETTI e PERDUCA. – Restituzione dei ciclomotori sequestrati o confiscati ai sensi del decreto-legge 30 giugno 2005, n. 115, convertito, con modificazioni, in legge 17 agosto 2005, n. 168*

(363) *GARRAFFA. – Norme in materia di occupazione abusiva degli spazi di sosta riservati ai veicoli delle persone invalide*

(462) *CICOLANI. – Istituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza stradale*

(622) *BELISARIO ed altri. – Modifiche all'articolo 173 del Codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di divieto di fumare durante la guida*

(669) *DIVINA. – Modifiche al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante il nuovo codice della strada, in materia di educazione stradale*

(685) *DIVINA. – Modifiche all'articolo 116 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di istituzione del delitto di guida di mezzi a motore senza patente*

(951) *LANNUTTI ed altri. – Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di utilizzo di apparecchi per la rilevazione della velocità*

(1127) *CUTRUFO. – Istituzione della guida accompagnata a sedici anni ed altre norme legate alla sicurezza stradale*

(1242) *COSTA. – Ampliamento delle professionalità mediche deputate alla certificazione delle patenti di guida e nautiche*

(1444) *D'AMBROSIO LETTIERI ed altri. – Disposizioni per il divieto di vendita e di somministrazione di bevande alcoliche ai minori di anni diciotto e per la prevenzione dei danni e degli incidenti stradali legati al consumo di alcool*

(1482) *SARO ed altri. – Disposizioni in materia di guidatore designato e guidatore singolo, nonché in materia di vendita e di somministrazione di alimenti e bevande alcoliche*

(1487) *COSIGLIO REGIONALE DEL VENETO. – Disposizioni per la disciplina e la diffusione della pratica del guidatore designato*

(1601) ZANETTA ed altri. – Modifica all'articolo 162 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di dispositivi di sicurezza contro gli incendi automobilistici

(1667) MUSSO. – Modifiche all'articolo 201 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di accertamento e notifica di infrazione

(1692) PINZGER. – Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di tutela dell'utenza debole e per il miglioramento della sicurezza della mobilità ciclistica e pedonale

(1732) COMINCIOLI ed altri. – Modifiche all'articolo 170 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di trasporto di bambini sui ciclomotori e sui motoveicoli

(1778) FLERES e ALICATA. – Integrazione dell'articolo 72 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di equipaggiamento dei veicoli a motore

(1783) DE LILLO ed altri. – Modifiche agli articoli 43, 589 e 590 del codice penale, in materia di aggravanti ed inasprimento delle pene per incidenti derivanti dalla circolazione stradale

(1916) SANCIU. – Disposizioni in materia di divieto di fumo durante la guida dei veicoli

(Relazione orale)

**Approvazione, con modificazioni, del disegno di legge n. 1720:**

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 8, 12 e passim
CICOLANI (PdL), relatore . . . . .	3
MAGISTRELLI (PD), relatrice di minoranza . . . . .	8
MATTEOLI, ministro delle infrastrutture e dei trasporti . . . . .	12
DE TONI (IdV) . . . . .	13, 14
POLI BORTONE (UDC-SVP-Aut: UV-MAIE-IS-MRE) . . . . .	16
STIFFONI (LNP) . . . . .	19, 20
FILIPPI Marco (PD) . . . . .	21
GRILLO (PdL) . . . . .	24
GIARETTA (PD) . . . . .	27
INCOSTANTE (PD) . . . . .	28
MARINARO (PD) . . . . .	29
VALENTINO (PdL) . . . . .	29
GARAVAGLIA Mariapia (PD) . . . . .	29
SPADONI URBANI (PdL) . . . . .	29

Votazioni nominali con scrutinio simultaneo . . . . . 28

#### SUI LAVORI DEL SENATO

PRESIDENTE . . . . . 30

#### DISEGNI DI LEGGE

**Deliberazione ai sensi dell'articolo 136, comma 2, secondo periodo, del Regolamento in ordine al disegno di legge:**

(1167-B/bis) *Deleghe al Governo in materia di lavori usuranti, di riorganizzazione di enti, di congedi, aspettative e permessi, di ammortizzatori sociali, di servizi per l'impiego, di incentivi all'occupazione, di apprendistato, di occupazione femminile, nonché misure contro il lavoro sommerso e disposizioni in tema di lavoro pubblico e di controversie di lavoro* (Rinvitato alle Camere dal Presidente della Repubblica, ai sensi dell'articolo 74 della Costituzione) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 30, 31, 33 e passim
CASTRO (PdL) . . . . .	30, 31
CARLINO (IdV) . . . . .	31
GHEDINI (PD) . . . . .	33
GIULIANO (PdL) . . . . .	36, 37
INCOSTANTE (PD) . . . . .	37

#### SUL 34° ANNIVERSARIO DEL TERREMOTO DEL FRIULI

PERTOLDI (PD) . . . . .	38
SARO (PdL) . . . . .	38
BONFRISCO (PdL) . . . . .	39
* PITTONI (LNP) . . . . .	39

#### SU DISPOSIZIONI DI TRENITALIA RELATIVE AI VIAGGIATORI DI ETNIA ROM

PRESIDENTE . . . . .	39, 40
DI GIOVAN PAOLO (PD) . . . . .	39, 40

#### ALLEGATO A

##### DISEGNO DI LEGGE N. 1720

Articoli da 1 a 63 . . . . .	41
------------------------------	----

##### DISEGNO DI LEGGE N. 1167-B/BIS

Proposta di limitazione della discussione . . . . .	107
---	-----

#### ALLEGATO B

##### VOTAZIONI QUALIFICATE EFFETTUATE NEL CORSO DELLA SEDUTA . . . . .

CONGEDI E MISSIONI . . . . . 118

#### DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione . . . . .	118
Presentazione del testo degli articoli . . . . .	119

**GOVERNO**Trasmissione di documenti . . . . . *Pag.* 121**INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI**

Annunzio . . . . . 40

Annunzio di risposte scritte a interrogazioni . 122

Apposizione di nuove firme a interrogazioni . 121

Interpellanze . . . . . *Pag.* 123

Interrogazioni . . . . . 127

*AVVISO DI RETTIFICA* . . . . . 136

---

**N. B.** - *L'asterisco indica che il testo del discorso è stato rivisto dall'oratore.*



## RESOCONTO SOMMARIO

### Presidenza del vice presidente NANIA

*La seduta inizia alle ore 9,34.*

*Il Senato approva il processo verbale della seduta antimeridiana del giorno precedente.*

### Comunicazioni della Presidenza

PRESIDENTE. L'elenco dei senatori in congedo e assenti per incarico ricevuto dal Senato nonché ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicati nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

### Preannunzio di votazioni mediante procedimento elettronico

PRESIDENTE. Avverte che dalle ore 9,35 decorre il termine regolamentare di preavviso per eventuali votazioni mediante procedimento elettronico.

### Votazione finale, dalla sede redigente, dei disegni di legge:

**(1720) Disposizioni in materia di sicurezza stradale** (Approvato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge di iniziativa dei deputati Zeller e Brugger; Contento; Anna Teresa Formisano e Nunzio Francesco Testa; Meta ed altri; Carlucci; Lulli ed altri; Conte; Velo ed altri; Boffa ed altri; Velo ed altri; Vannucci; Lorenzin ed altri; Moffa ed altri; Minasso ed altri; Giammanco; Guido Dussin ed altri; Cosenza; Barbieri; Stasi; Bratti e Motta e dei disegni di legge d'iniziativa del Consiglio regionale del Veneto)

- (116) **CUTRUFO.** – *Modificazioni al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, finalizzate all'incentivazione della mobilità con motocicli*
- (129) **PORETTI e PERDUCA.** – *Restituzione dei ciclomotori sequestrati o confiscati ai sensi del decreto-legge 30 giugno 2005, n. 115, convertito, con modificazioni, in legge 17 agosto 2005, n. 168*
- (363) **GARRAFFA.** – *Norme in materia di occupazione abusiva degli spazi di sosta riservati ai veicoli delle persone invalide*
- (462) **CICOLANI.** – *Istituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza stradale*
- (622) **BELISARIO ed altri.** – *Modifiche all'articolo 173 del Codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di divieto di fumare durante la guida*
- (669) **DIVINA.** – *Modifiche al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante il nuovo codice della strada, in materia di educazione stradale*
- (685) **DIVINA.** – *Modifiche all'articolo 116 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di istituzione del delitto di guida di mezzi a motore senza patente*
- (951) **LANNUTTI ed altri.** – *Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di utilizzo di apparecchi per la rilevazione della velocità*
- (1127) **CUTRUFO.** – *Istituzione della guida accompagnata a sedici anni ed altre norme legate alla sicurezza stradale*
- (1242) **COSTA.** – *Ampliamento delle professionalità mediche deputate alla certificazione delle patenti di guida e nautiche*
- (1444) **D'AMBROSIO LETTIERI ed altri.** – *Disposizioni per il divieto di vendita e di somministrazione di bevande alcoliche ai minori di anni diciotto e per la prevenzione dei danni e degli incidenti stradali legati al consumo di alcool*
- (1482) **SARO ed altri.** – *Disposizioni in materia di guidatore designato e guidatore singolo, nonché in materia di vendita e di somministrazione di alimenti e bevande alcoliche*
- (1487) **COSIGLIO REGIONALE DEL VENETO.** – *Disposizioni per la disciplina e la diffusione della pratica del guidatore designato*
- (1601) **ZANETTA ed altri.** – *Modifica all'articolo 162 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di dispositivi di sicurezza contro gli incendi automobilistici*
- (1667) **MUSSO.** – *Modifiche all'articolo 201 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di accertamento e notifica di infrazione*



(1692) *PINZGER.* – *Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di tutela dell'utenza debole e per il miglioramento della sicurezza della mobilità ciclistica e pedonale*

(1732) *COMINCIOLI ed altri.* – *Modifiche all'articolo 170 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di trasporto di bambini sui ciclomotori e sui motoveicoli*

(1778) *FLERES e ALICATA.* – *Integrazione dell'articolo 72 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di equipaggiamento dei veicoli a motore*

(1783) *DE LILLO ed altri.* – *Modifiche agli articoli 43, 589 e 590 del codice penale, in materia di aggravanti ed inasprimento delle pene per incidenti derivanti dalla circolazione stradale*

(1916) *SANCIU.* – *Disposizioni in materia di divieto di fumo durante la guida dei veicoli*

(*Relazione orale*)

#### **Approvazione, con modificazioni, del disegno di legge n. 1720**

PRESIDENTE. Il testo del disegno di legge n. 1720 è stato esaminato e approvato, articolo per articolo, dalla 8ª Commissione permanente in sede redigente.

CICOLANI, *relatore.* La Commissione lavori pubblici ha deciso di ampliare il testo in materia di sicurezza stradale, trasmesso circa un anno fa dalla Camera dei deputati, per procedere ad una revisione più complessiva del codice della strada e di rinviare invece ad un esame congiunto con la Commissione giustizia l'aggiornamento dei profili penali. Su una materia tecnica e complessa l'intera Commissione ha svolto un lavoro intenso e proficuo, tenendo numerose audizioni ed esaminando circa quattrocento proposte emendative. Tra le misure approvate vanno ricordate: l'inasprimento delle sanzioni per la mancata manutenzione delle minicar e per il mancato rispetto dei tempi di riposo da parte degli autotrasportatori; l'obbligo per i neopatentati di presentare un certificato storico delle patologie e di sottoporsi ai test per rilevare alcool e sostanze stupefacenti; la possibilità di licenziamento per giusta causa del possessore di patente professionale risultato positivo ai test dell'alcool e della droga; le limitazioni di velocità per veicoli che trasportino bambini. Meritevoli di menzione sono anche la destinazione alla manutenzione stradale, al potenziamento dei controlli sulle strade, ai programmi di educazione stradale dei proventi derivanti da sanzioni per superamento dei limiti di velocità; la riduzione dei tempi di notifica delle contravvenzioni; le agevolazioni fiscali per l'acquisto di veicoli a favore di portatori di *handicap*; l'introduzione della targa personale; l'obbligo di indossare il casco per i conducenti di bicicletta minori di anni 14. È stata chiesta inoltre l'istituzione di una Agenzia nazionale per la sicurezza stradale. Si sofferma, infine, sul significato

della norma che prevede la possibilità, in circostanze particolari ed in assenza di alternative, di autorizzare la sospensione per un numero limitato di ore del divieto di guida per chi debba raggiungere il luogo di lavoro o di cura. (*Applausi dai Gruppi PdL, PD e UDC-SVP-Aut:UV-MAIE-IS-MRE*).

### **Presidenza del presidente SCHIFANI**

MAGISTRELLI, *relatrice di minoranza*. Sebbene su alcuni articoli del disegno di legge siano emerse differenze che rinviano a diverse impostazioni culturali e politiche, va sottolineata positivamente la sperimentazione di un metodo di lavoro più sistematico e orientato all'interesse collettivo. L'articolato approvato in sede redigente rappresenta complessivamente un progresso rispetto al testo licenziato dalla Camera, anche perché la Commissione ha accolto diverse proposte del PD, tra le quali vanno ricordate: l'introduzione di pene alternative alla detenzione e alla pena pecuniaria per la guida in stato di ubriachezza o a seguito di assunzione di sostanze stupefacenti, da concedere per una sola volta a chi, comunque, in tali condizioni non abbia causato incidenti; l'introduzione dell'obbligo per i locali di intrattenimento e le discoteche di avere uno strumento di rilevamento del tasso alcolemico; l'inasprimento di sanzioni per chi utilizza ciclomotori e minicar con motore modificato; la previsione dell'obbligo di dare la precedenza ai pedoni quando si accingano ad attraversare le strisce pedonali. Con un ordine del giorno è richiesta l'istituzione di un'Agenzia nazionale per la sicurezza stradale. Va sottolineato invece negativamente il rifiuto opposto dal Governo, per mancanza di disponibilità finanziarie, ad alcune proposte tese a garantire la piena funzionalità degli organi di polizia stradale, a istituire un apposito fondo per l'acquisto di attrezzature per il controllo stradale, a introdurre novità significative in tema di manutenzione delle superfici viarie, a migliorare l'informazione e l'educazione stradale, anche attraverso il potenziamento del servizio di infomobilità. (*Applausi dal Gruppo PD e del senatore Cicolani. Congratulazioni*).

MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Nonostante l'attuale momento di crisi in cui versano i rapporti parlamentari tra maggioranza e opposizione, su un tema sensibile come quello della sicurezza stradale e della prevenzione dell'incidentalità si è riusciti ad addivenire in 8ª Commissione ad una collaborazione proficua allo scopo di realizzare un testo che accolga in una sintesi elevata le proposte avanzate da entrambi gli schieramenti, senza sminuire la portata iniziale del provvedimento sia sul versante sanzionatorio che sul piano dei controlli. Auspica che il disegno di legge sia oggetto di una celere approvazione da parte di entrambi i

rami del Parlamento, trattandosi di un provvedimento fortemente atteso dai cittadini. (*Applausi dai Gruppi PdL e PD*).

PRESIDENTE. Passa alla votazione finale del disegno di legge n. 1720, nel testo approvato articolo per articolo dalla 8ª Commissione permanente.

DE TONI (*IdV*). Il Gruppo dell'Italia dei Valori ha contribuito allo sforzo di giungere ad un testo il più possibile condiviso. Si è resa necessaria in Senato una discussione ampia ed approfondita per affrontare un tema complesso come quello della sicurezza stradale, intriso di aspetti sociali, culturali e di natura economica, anche alla luce della brusca inversione di tendenza registrata nei primi mesi del 2010 in termini di aumento della incidentalità stradale. Indubbiamente per alcune parti il provvedimento ha subito dei miglioramenti rispetto al testo licenziato dalla Camera: sono state aumentate le sanzioni pecuniarie per chi fabbrica o vende ciclomotori che sviluppino velocità superiori a quelle attualmente previste e per chi modifica le minicar ed è stato introdotto il divieto a chi ha la patente sospesa di guidare questi veicoli. Tuttavia, il provvedimento non è all'altezza degli annunci mediatici del Governo in direzione di una ferrea intolleranza, ma contiene una serie di deroghe che sminuiscono anche la portata deterrente del provvedimento, come la deroga di tre ore al giorno concessa a chi si è visto sospendere la patente per guida in stato di ebbrezza. Non è sufficiente agire soltanto sul versante sanzionatorio e repressivo, ma è indispensabile migliorare anche gli aspetti della prevenzione e dell'informazione, soprattutto nelle scuole, per costruire una solida cultura della sicurezza e della legalità stradale. Suscita rammarico che sia stata trasformata in un ordine del giorno la proposta emendativa del Gruppo sul divieto di fumo per chi è alla guida, mentre sono apprezzabili la destinazione dei proventi dell'autovelox tra Comuni ed enti proprietari delle strade ed il ritiro della proposta di un regime speciale per i conducenti delle auto blu. Augurandosi che la Camera dei deputati saprà porre rimedio ad alcune delle insufficienze del provvedimento, annuncia il voto di astensione del Gruppo dell'Italia dei valori. (*Applausi dal Gruppo IdV e dei senatori Fosson e Poli Bortone*).

POLI BORTONE (*UDC-SVP-Aut:UV-MAIE-IS-MRE*). Per affrontare il fenomeno dell'incidentalità stradale, essendo l'Italia ancora lontana dall'obiettivo di riduzione fissato dall'Unione europea, occorrono iniziative all'altezza delle aspettative dei cittadini non solo sul piano sanzionatorio e del controllo sull'intero territorio, ma anche per la diffusione della cultura della sicurezza. In tale ottica, alcune delle misure contenute nel disegno di legge suscitano forti perplessità, cui il Gruppo aveva cercato di porre rimedio in Commissione con una serie di proposte emendative, tendenti al miglioramento delle infrastrutture stradali o in tema di controllo della condotta dei conducenti, con particolare riferimento ai giovani ed ai rischi connessi all'uso di alcool e di stupefacenti. È indispensabile ina-

sprire le pene detentive e pecuniarie per prevenire il fenomeno della criminalità stradale. Per quanto riguarda l'uso delle minicar da parte dei giovanissimi, in virtù di un emendamento del suo Gruppo, è stato introdotto l'obbligo delle cinture di sicurezza. Pur comprendendo le esigenze degli autisti di rappresentanza, non ha assolutamente condiviso l'emendamento che introduceva la possibilità che gli stessi fossero esonerati dal rispetto delle regole di sicurezza, mentre è giusto l'inasprimento delle sanzioni per gli autotrasportatori che violano le regole su tempi di riposo. Sarebbe stato necessario riservare maggiore attenzione al tema dell'informazione e all'educazione stradale nelle scuole, ma gli emendamenti in tale direzione non sono stati approvati per il parere ostativo espresso dal Ministero dell'economia. Annuncia quindi il voto di astensione del Gruppo. (*Applausi dai Gruppi UDC-SVP-Aut:UV-MAIE-IS-MRE e PD. Congratulazioni.*)

STIFFONI (*LNP*). Le numerose audizioni svolte e l'esame dei circa 400 emendamenti presentati hanno consentito una trattazione seria e approfondita del provvedimento in Commissione lavori pubblici. La sicurezza stradale richiede continui aggiornamenti normativi e interventi tesi a promuovere una maggiore maturazione sociale, anche in chiave di prevenzione dei incidenti comportamenti pericolosi che generano gli incidenti, i quali determinano per altro pesanti costi sociali. Il provvedimento si muove nella direzione del rigore ma in un quadro di buon senso, ad esempio laddove prevede, in casi particolarissimi, a favore di coloro cui è stata ritirata la patente la possibilità di ottenere un permesso a tempo per recarsi sul posto di lavoro e per motivi di cura o assistenza. Allo stesso modo, il Gruppo della Lega Nord, nonostante il parere favorevole del Governo, non ha insistito per l'elevazione da subito del limite a 150 chilometri orari sui tratti autostradali a tre corsie, ottenendo però l'impegno affinché venga annualmente esaminata la fattibilità dell'innalzamento del limite. Esprime in conclusione il voto favorevole del proprio Gruppo, auspicando che il testo del provvedimento non venga eccessivamente snaturato nel corso dell'esame presso l'altro ramo del Parlamento. (*Applausi dal Gruppo LNP*).

FILIPPI Marco (*PD*). Nonostante l'intenso sforzo profuso dal Partito Democratico nei lavori in Commissione per migliorare il testo licenziato dalla Camera dei deputati, il provvedimento appare distante dagli obiettivi e dalle attese suscitate nel corso dei lavori. Sarebbe stato più opportuno procedere con una legge delega al Governo per la riscrittura del codice della strada, in ragione dell'estrema complessità e specificità della materia e per conferire una maggiore flessibilità al codice stesso, tale da consentire la costante armonizzazione alle direttive dell'Unione europea. Allo stesso modo, sarebbe stato opportuno fissare indirizzi più cogenti in termini di obiettivi e strategie, tenuto conto del forte ritardo registrato dall'Italia sul piano della prevenzione e della sicurezza stradale rispetto agli impegni assunti in sede europea. Nel complesso, il provvedimento appare pertanto insufficiente: si sarebbero dovuti prevedere maggiori controlli

stradali, finalizzazioni certe dei proventi derivanti dalle sanzioni amministrative in investimenti in infrastrutture. Per tali ragioni, preannuncia il voto di astensione del Gruppo, che con il suo atteggiamento in Commissione ha dimostrato di non arroccarsi sulle proprie posizioni ma di perseguire responsabilmente il raggiungimento di sia pur limitati risultati concreti nell'interesse generale. (*Applausi dal Gruppo PD e del senatore Grillo. Congratulazioni.*)

GRILLO (*PdL*). Il Gruppo del Popolo della Libertà voterà a favore del provvedimento, che opera una revisione organica e puntuale del codice della strada attraverso l'introduzione di norme più severe e aggiornate, così peraltro giustificandosi il lungo tempo occorso per la puntuale elaborazione del testo. Oltre ad aver rimosso errori tecnici e contraddizioni presenti nel testo licenziato dalla Camera, la Commissione lavori pubblici ha operato al fine di dare risposta alle esigenze espresse nel corso delle numerose audizioni svolte e per adeguare il codice della strada alle leggi recentemente approvate dal Parlamento e, in particolare, alla legge n. 94 del 2009 sulla pubblica sicurezza. Ciò che non è stato possibile introdurre nel testo è stato lasciato all'attenzione del Governo sotto forma di proposte e di ordini del giorno, nell'auspicio che un miglioramento dei conti pubblici consenta quanto prima di provvedere ad esigenze cui al momento non è possibile dare risposta per carenza di risorse finanziarie. (*Applausi dal Gruppo PdL e dai banchi del Governo. Congratulazioni.*)

GIARETTA (*PD*). Preannuncia che non prenderà parte al voto. Nonostante talune lodevoli disposizioni contenute nel provvedimento, non convince affatto l'impianto generale, il quale si sostanzia essenzialmente nell'introduzione di nuovi oneri, divieti e obblighi che verosimilmente rimarranno inadempiti come molti di quelli già esistenti. La maggioranza e il Governo meglio avrebbero fatto ad agire in un'ottica di promozione attiva di comportamenti responsabili, ad esempio favorendo un piano concordato con i pubblici esercizi per controllare il consumo di alcool o con le associazioni rappresentative dei ciclisti per creare più piste ciclabili. (*Applausi dal Gruppo PD.*)

*Con votazione nominale elettronica, chiesta dalla senatrice INCO-STANTE (PD), il Senato approva il disegno di legge n. 1720, nel testo emendato. Restano pertanto assorbiti i disegni di legge nn. 116, 129, 363, 462, 622, 669, 685, 951, 1127, 1242, 1444, 1482, 1487, 1601, 1667, 1692, 1732, 1778, 1783 e 1916.*

MARINARO (*PD*). Chiede risultati agli atti la sua intenzione di astenersi nella votazione.

VALENTINO (*PdL*). Chiede risulti agli atti la sua intenzione di voto favorevole.

GARAVAGLIA Mariapia (*PD*). Chiede risulti agli atti la sua intenzione di astenersi nella votazione.

SPADONI URBANI (*PdL*). Chiede risulti agli atti la sua intenzione di voto favorevole.

### Sui lavori del Senato

PRESIDENTE. Comunica che la seduta pomeridiana è anticipata alle ore 15,30.

#### **Deliberazione ai sensi dell'articolo 136, comma 2, secondo periodo, del Regolamento in ordine al disegno di legge:**

*(1167-B/bis) Deleghe al Governo in materia di lavori usuranti, di riorganizzazione di enti, di congedi, aspettative e permessi, di ammortizzatori sociali, di servizi per l'impiego, di incentivi all'occupazione, di apprendistato, di occupazione femminile, nonché misure contro il lavoro sommerso e disposizioni in tema di lavoro pubblico e di controversie di lavoro (Rinviato alle Camere dal Presidente della Repubblica, ai sensi dell'articolo 74 della Costituzione) (Approvato dalla Camera dei deputati)*

PRESIDENTE. Ricorda che il disegno di legge è stato rinviato alle Camere dal Presidente della Repubblica il 31 marzo 2010 per una nuova deliberazione, a norma dell'articolo 74 della Costituzione.

CASTRO (*PdL*). Le Commissioni riunite 1ª e 11ª hanno avanzato la proposta QP1, con la quale si invita l'Assemblea a limitare la discussione alle parti che formano oggetto del messaggio del Presidente della Repubblica, come deciso anche dalla Camera dei deputati. In tal modo, oggetto del riesame sarebbero solo gli articoli 20, 30, 31, 32, 50 e 17, in materia di interpretazione autentica dell'articolo 2 della legge n. 51 del 1955, di clausole generali e di certificazione del contratto di lavoro, di modifica delle disposizioni del codice di procedura civile in materia di conciliazione e di arbitrato nelle controversie individuali di lavoro, di decadenza e disposizioni in materia di contratto di lavoro a tempo determinato, di collaborazioni coordinate e continuative ed infine di aggiornamento dei termini di decorrenza dell'entrata in vigore della legge. Invita quindi l'Aula a pronunciarsi a favore di tale proposta. (*Applausi del senatore Centaro*).

## Presidenza della vice presidente BONINO

CARLINO (*IdV*). La scelta della Camera, riproposta dalla maggioranza in Senato, di riesaminare solo cinque articoli del disegno di legge collegato in materia di lavoro è sintomatica di una interpretazione restrittiva del messaggio del Presidente della Repubblica, il cui giudizio negativo ha investito l'intero provvedimento per la sua eccessiva eterogeneità, che determinerà difficoltà interpretative, originerà contenziosi e lederà la certezza del diritto. Dal provvedimento originario, infatti, sono state espunte norme importanti come quella sulla regolarizzazione dei precari e ne sono state introdotte di completamente estranee all'oggetto del disegno di legge, con l'effetto paradossale che le norme in tema di lavoro sono una componente residuale nel *corpus* del testo. Questo, peraltro, non è condivisibile laddove affida delle deleghe in bianco al Governo in materia di lavori usuranti, di riorganizzazione degli enti vigilati dal Ministero del *welfare*, di congedi aspettative e permessi, sottraendo tali delicate materie al dibattito parlamentare. Sarebbe stato opportuno riesaminare nel merito altre previsioni, in particolare quella che introduce l'arbitrato obbligatorio in materia di controversie individuali di lavoro, che sembra destinata a penalizzare la parte debole del rapporto di lavoro, o quella che abbassa la soglia dell'obbligo scolastico, consentendo l'ingresso nel mondo del lavoro già a 15 anni. In un momento drammatico per i lavoratori italiani, occorrerebbe ridiscutere l'insieme del disegno di legge. (*Applausi dal Gruppo IdV e della senatrice Biondelli*).

GHEDINI (*PD*). Il Gruppo PD ribadisce la contrarietà alla proposta di limitazione dell'esame ai soli articoli modificati dalla Camera dei deputati, in quanto oggetto dei rilievi del Presidente della Repubblica è l'intero provvedimento, innanzi tutto per la sua eterogeneità ed estraneità all'oggetto. Il Capo dello Stato ha sollevato il tema della cattiva qualità della legislazione, che dovrebbe stare a cuore ad un Governo che ha fatto della semplificazione uno dei capisaldi della sua propaganda. Sarebbe quindi auspicabile un effettivo miglioramento del testo, di cui le modifiche, pur condivisibili, apportate dalla Camera costituiscono solo un primo passo. Nella fase di crisi che il Paese sta attraversando, non sono assolutamente condivisibili e dovrebbero essere ridiscusse approfonditamente le previsioni contenute nel provvedimento relative ai lavori usuranti, agli ammortizzatori sociali, all'occupazione femminile, alle sanzioni per il lavoro sommerso, all'orario di lavoro e per l'abbassamento della soglia dell'obbligo scolastico. (*Applausi dal Gruppo PD e del senatore Pardi*).

GIULIANO (*PdL*). L'*iter* seguito dal disegno di legge è giunto ormai alla sesta lettura. Il testo è stato ampliato in modo consistente ed è stato

discusso in modo approfondito. La Camera dei deputati ha apportato modifiche che hanno tenuto conto dei rilievi mossi dal Presidente della Repubblica ed è bene che il Senato segua la medesima procedura. In particolare, fra le altre questioni, rispetto all'arbitrato si è ritenuto di prevedere la possibilità di collocarlo al termine del periodo di prova, così garantendo maggiormente il lavoratore. Per tali motivi, invita l'Aula a votare a favore della proposta QP1. (*Applausi dal Gruppo PdL*).

Con votazione seguita da controprova mediante procedimento elettronico chiesta dalla senatrice INCOSTANTE (PD), il Senato approva la proposta QP1, avanzata dalle Commissioni riunite, volta ad esaminare gli articoli 17, 20, 30, 31, 32 e 50 del disegno di legge.

### **Sul 34° anniversario del terremoto del Friuli**

PERTOLDI (PD). Il devastante terremoto che colpì il Friuli 34 anni fa fu banco di prova, per la risposta che i friulani seppero dare sotto il profilo etico, umano, religioso e tecnico, di un federalismo virtuoso e solidale, da cui si è generato il modello dell'attuale Protezione civile. (*Applausi dal Gruppo PD e dei senatori Astore e De Feo. Congratulazioni*).

SARO (PdL). Lo spirito unitario con il quale si agì nell'emergenza e si procedette alla ricostruzione all'indomani del terribile sisma che colpì il Friuli 34 anni orsono portò a grandi risultati e deve costituire un esempio cui ispirarsi anche oggi. (*Applausi dal Gruppo PdL e dei senatori Tonini e Negri*).

BONFRISCO (PdL). Nella tragedia del terremoto del Friuli, il corpo degli Alpini si distinse per il suo intervento, nel quale esplicò quelle doti di solidarietà e di sacrificio che a giusta ragione ne fanno il corpo militare più amato nel Paese. (*Applausi dal Gruppo PdL*).

PITTONI (LNP). La reazione straordinaria della popolazione e degli amministratori friulani all'indomani del sisma può essere considerata un esempio eccellente dei buoni risultati del federalismo applicato, che non soltanto non porta alla disgregazione del Paese, ma anzi incoraggiando i comportamenti virtuosi, ne favorisce la coesione. (*Applausi del senatore Bodega*).

### **Su disposizioni di Trenitalia relative ai viaggiatori di etnia rom**

DI GIOVAN PAOLO (PD). Trenitalia ha autorizzato la diffusione, sulla linea Roma-Avezzano, di un modulo di segnalazione e censimento di eventuali passeggeri appartenenti, in particolare, ad una comunità rom presente nel territorio abruzzese. Sollecita il Governo ad attivarsi per-



ché questo provvedimento dall'evidente intento discriminatorio sia revocato. (*Applausi dal Gruppo PD*).

PRESIDENTE. Dà annunzio degli atti di indirizzo e di sindacato ispettivo pervenuti alla Presidenza (*v. Allegato B*) e toglie la seduta.

*La seduta termina alle ore 11.55.*



## RESOCONTO STENOGRAFICO

### Presidenza del vice presidente NANIA

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 9,34*).  
Si dia lettura del processo verbale.

MONGIELLO, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del giorno precedente.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

### Comunicazioni della Presidenza

PRESIDENTE. L'elenco dei senatori in congedo e assenti per incarico ricevuto dal Senato, nonché ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicati nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

### Preannuncio di votazioni mediante procedimento elettronico

PRESIDENTE. Avverto che nel corso della seduta odierna potranno essere effettuate votazioni qualificate mediante il procedimento elettronico.

Pertanto decorre da questo momento il termine di venti minuti dal preavviso previsto dall'articolo 119, comma 1, del Regolamento (*ore 9,35*).

### Votazione finale, dalla sede redigente, dei disegni di legge:

**(1720) Disposizioni in materia di sicurezza stradale** (*Approvato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge di iniziativa dei deputati Zeller e Brugger; Contento; Anna Teresa Formisano e Nunzio Francesco Testa; Meta ed altri; Carlucci; Lulli ed altri; Conte; Velo ed altri; Boffa ed altri; Velo ed altri; Vannucci; Lorenzin ed altri; Moffa ed altri; Minasso ed altri; Giammanco; Guido Dussin*

*ed altri; Cosenza; Barbieri; Stasi; Bratti e Motta e dei disegni di legge d'iniziativa del Consiglio regionale del Veneto)*

**(116) CUTRUFO.** – *Modificazioni al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, finalizzate all'incentivazione della mobilità con motocicli*

**(129) PORETTI e PERDUCA.** – *Restituzione dei ciclomotori sequestrati o confiscati ai sensi del decreto-legge 30 giugno 2005, n. 115, convertito, con modificazioni, in legge 17 agosto 2005, n. 168*

**(363) GARRAFFA.** – *Norme in materia di occupazione abusiva degli spazi di sosta riservati ai veicoli delle persone invalide*

**(462) CICOLANI.** – *Istituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza stradale*

**(622) BELISARIO ed altri.** – *Modifiche all'articolo 173 del Codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di divieto di fumare durante la guida*

**(669) DIVINA.** – *Modifiche al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante il nuovo codice della strada, in materia di educazione stradale*

**(685) DIVINA.** – *Modifiche all'articolo 116 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di istituzione del delitto di guida di mezzi a motore senza patente*

**(951) LANNUTTI ed altri.** – *Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di utilizzo di apparecchi per la rilevazione della velocità*

**(1127) CUTRUFO.** – *Istituzione della guida accompagnata a sedici anni ed altre norme legate alla sicurezza stradale*

**(1242) COSTA.** – *Ampliamento delle professionalità mediche deputate alla certificazione delle patenti di guida e nautiche*

**(1444) D'AMBROSIO LETTIERI ed altri.** – *Disposizioni per il divieto di vendita e di somministrazione di bevande alcoliche ai minori di anni diciotto e per la prevenzione dei danni e degli incidenti stradali legati al consumo di alcool*

**(1482) SARO ed altri.** – *Disposizioni in materia di guidatore designato e guidatore singolo, nonché in materia di vendita e di somministrazione di alimenti e bevande alcoliche*

**(1487) COSIGLIO REGIONALE DEL VENETO.** – *Disposizioni per la disciplina e la diffusione della pratica del guidatore designato*

**(1601) ZANETTA ed altri.** – *Modifica all'articolo 162 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di dispositivi di sicurezza contro gli incendi automobilistici*

(1667) **MUSSO.** – *Modifiche all'articolo 201 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di accertamento e notifica di infrazione*

(1692) **PINZGER.** – *Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di tutela dell'utenza debole e per il miglioramento della sicurezza della mobilità ciclistica e pedonale*

(1732) **COMINCIOLI ed altri.** – *Modifiche all'articolo 170 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di trasporto di bambini sui ciclomotori e sui motoveicoli*

(1778) **FLERES e ALICATA.** – *Integrazione dell'articolo 72 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di equipaggiamento dei veicoli a motore*

(1783) **DE LILLO ed altri.** – *Modifiche agli articoli 43, 589 e 590 del codice penale, in materia di aggravanti ed inasprimento delle pene per incidenti derivanti dalla circolazione stradale*

(1916) **SANCIU.** – *Disposizioni in materia di divieto di fumo durante la guida dei veicoli*

(Relazione orale) (ore 9,36)

#### **Approvazione, con modificazioni, del disegno di legge n. 1720**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione finale dei disegni di legge nn. 1720 (già approvato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge di iniziativa dei deputati Zeller e Brugger; Contino; Anna Teresa Formisano e Nunzio Francesco Testa; Meta ed altri; Carlucci; Lulli ed altri; Conte; Velo ed altri; Boffa ed altri; Velo ed altri; Vannucci; Lorenzin ed altri; Moffa ed altri; Minasso ed altri; Giammanco; Guido Dussin ed altri; Cosenza; Barbieri; Stasi; Bratti e Motta e dei disegni di legge d'iniziativa del Consiglio regionale del Veneto), 116, 129, 363, 462, 622, 669, 685, 951, 1127, 1242, 1444, 1482, 1487, 1601, 1667, 1692, 1732, 1778, 1783 e 1916.

Il testo del disegno di legge n. 1720 è stato già esaminato e approvato, articolo per articolo, dalla 8ª Commissione permanente in sede redigente.

Il relatore, senatore Cicolani, ha chiesto l'autorizzazione a svolgere la relazione orale. Non facendosi osservazioni la richiesta si intende accolta.

Pertanto, ha facoltà di parlare il relatore.

CICOLANI, *relatore.* Signor Presidente, svolgerò una breve relazione evidenziando alcuni contenuti necessari per spiegare ai colleghi e all'opinione pubblica alcune questioni che in queste settimane sono apparse più volte sulla stampa. Mi soffermerò prima di tutto sui tempi complessivi di questo provvedimento e sul modo con cui abbiamo lavorato nonché sulla scelta che il Senato, nelle sue articolazioni (Commissione e Presidenza) ha scelto di operare attraverso la sede redigente.

Abbiamo ricevuto il testo di questo provvedimento di riforma di alcuni articoli del codice della strada dalla Camera, che lo aveva ripreso dalla passata legislatura. Si era quindi lavorato per circa un anno, riprendendo un lavoro della precedente legislatura. Il testo riguardava soltanto alcuni aspetti specifici del codice, immaginando che il Governo successivamente sarebbe intervenuto con un'ampia revisione dello stesso.

Abbiamo quindi ereditato questo testo circa nove mesi fa, alla fine del mese di luglio dello scorso anno. Tenendo conto dei periodi feriali e delle elezioni regionali, che complessivamente hanno impedito per circa tre mesi l'esame di questo provvedimento, nonché della sessione di bilancio, che a sua volta ha impedito per circa due mesi di esaminare il provvedimento, l'8ª Commissione ha lavorato su questo disegno di legge per circa quattro mesi. In questo periodo sono state svolte oltre 45 audizioni e, a valle di queste, i colleghi senatori hanno presentato circa 400 tra emendamenti ed ordini del giorno: mai, nessun emendamento con una volontà ostruzionistica, tutti costruttivamente elaborati per concorrere al miglioramento del codice.

È stato proprio questo immenso lavoro che ha determinato il Governo e la Commissione a non limitare l'esame soltanto ai punti affrontati nella discussione presso la Camera dei deputati, ma a cogliere anche l'occasione per una completa revisione del codice della strada, pur sapendo che sarebbe stato un lavoro molto importante ed oneroso per la Commissione.

Di questo oggi trattiamo: portiamo all'esame dell'Aula un complessivo riesame del codice, che è derivato dall'ascolto di un enorme numero di attori e da una stretta collaborazione tra Commissione e Governo sull'esame di ogni singolo emendamento. Per dare un'idea del lavoro svolto, dei 400 tra emendamenti ed ordini del giorno presentati oltre 100 sono stati approvati: questo vuol dire che il contributo del Senato e dei colleghi senatori alla revisione del codice della strada è stato effettivamente molto utile.

Passo ora a spiegare la scelta della sede redigente. A valle di questo immenso lavoro, anche tenendo conto del coinvolgimento del Senato (proprio per le cose che abbiamo detto fin qui), abbiamo ritenuto più opportuno chiudere questa attività, che per molti aspetti è estremamente tecnica, in sede di Commissione. Riaprire completamente la discussione in Aula avrebbe sicuramente portato ad una dilazione ulteriore dei tempi e all'impossibilità di arrivare ad una definizione della revisione del codice della strada prima dell'esodo estivo. Credo che questa sia stata una scelta opportuna, assunta unanimemente da tutti i Gruppi in Commissione.

Prima di entrare nel merito di alcuni punti essenziali del codice della strada, che abbiamo rivisto attraverso questo lavoro del Senato, a me spetta rivolgere un ringraziamento particolare a tutti i Gruppi della Commissione per la qualità, oltre che per la quantità, del lavoro svolto.

Sottoponiamo quindi all'Aula queste novità del codice. Abbiamo accolto un'istanza del Ministero dell'interno che ci chiedeva di avere una maggiore disponibilità della polizia per i controlli; abbiamo pertanto dato l'ok alla possibilità che i veicoli eccezionali siano accompagnati da

personale di tipo ausiliario e non da personale della Polstrada. Abbiamo inasprito le sanzioni per chi truca le minicar ed abbiamo imposto l'uso delle cinture di sicurezza sulle stesse. Abbiamo inoltre impedito che coloro ai quali venga revocata la patente possano guidare ciclomotori o minicar, utilizzando così una strada surrettizia per mitigare la sanzione ricevuta.

Abbiamo previsto, per tutti i neopatentati, la necessità di sottoporsi ai test per alcol e droga e abbiamo altresì introdotto la necessità del certificato storico delle patologie del richiedente. Per le patenti professionali abbiamo introdotto l'obbligo dei test di alcol e droga anche nel caso di revisione della patente.

Siamo intervenuti – cosa tentata varie volte in quest'Aula – sui proventi delle sanzioni per alta velocità, distribuendo una metà dei proventi agli enti locali e l'altra metà allo Stato (o, meglio, all'ente proprietario, sia esso l'ANAS o la Provincia). Questi proventi, che sono evidentemente aggiuntivi per lo Stato rispetto a quelli che attualmente vengono incassati, e l'insieme dell'inasprimento delle sanzioni che pure produciamo attraverso questo provvedimento, come vedremo più avanti, consentono di avere delle risorse che vengono destinate in parte al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per incrementare le dotazioni per la manutenzione stradale finalizzata alla sicurezza stessa della strada (*guard rail*, segnaletica e manto stradale), e in parte al Ministero dell'interno, per implementare i controlli e la dotazione delle forze di polizia, che così avranno più strumenti per operare i controlli. Una parte di queste risorse va anche al Ministero dell'istruzione per attuare materialmente nelle scuole, a titolo di prevenzione, programmi per la sicurezza e l'educazione stradale.

Abbiamo inasprito le sanzioni per gli autotrasportatori che violano i tempi di riposo, anche quando eccedono quote minimali dei tempi di guida; su questo c'è stato, quindi, un inasprimento sanzionatorio che ha escluso le lievi sfiorature dei tempi di guida.

Abbiamo introdotto l'obbligo di indossare il casco per i conducenti di biciclette per i ragazzi fino a quattordici anni. Abbiamo anche introdotto la possibilità di accedere, pur se soltanto per una volta, ai lavori di pubblica utilità in sostituzione di pene detentive e pecuniarie per chi ha guidato sotto l'effetto di alcol o stupefacenti, ma senza mai provocare incidenti. Abbiamo anche stabilito il divieto di vendita e somministrazione di bevande alcoliche e superalcoliche nelle stazioni di servizio autostradali. Questo divieto, come potete leggere dal testo, mentre per le bevande superalcoliche è generale, per le bevande alcoliche è limitato alle ore notturne.

Abbiamo introdotto una norma di civiltà, molto importante secondo me, anche se poco gradita al Ministero dell'interno: la riduzione dei tempi di notifica delle contravvenzioni. Ciò servirà soprattutto per mettere sull'avviso gli utenti che si vedevano contestare ripetutamente le contravvenzioni, ad esempio, per violazione del divieto di accesso alle ZTL o per eccesso di velocità laddove non sapevano dell'esistenza di limiti. Questo permetterà di modificare i propri comportamenti il prima possibile.

Proprio perché abbiamo inasprito le sanzioni, abbiamo ampliato le fasce di quanti possono richiedere la dilazione del pagamento delle sanzioni che superano i 200 euro. Sotto questo profilo abbiamo modificato il testo proveniente dalla Camera, che consentiva questa possibilità solo per sanzioni di importo superiore ai 400 euro.

Abbiamo chiesto con un ordine del giorno l'istituzione di un'Agenzia nazionale per la sicurezza stradale e abbiamo anche chiesto all'Europa l'istituzione di un'Agenzia europea. Teniamo conto che questi organismi esistono sia in campo aereo, che marittimo e ferroviario: non capiamo quindi perché in campo stradale, dove forse la richiesta di sicurezza è maggiore, non ci sia, stante anche la libertà di circolazione dei mezzi nei 27 Paesi dell'area Schengen, l'obiettivo dichiarato di convergere verso un unico codice della strada europeo. A questo fine l'agenzia sarebbe uno strumento indispensabile, secondo noi. Non potendo istituirla, al di fuori di questo contesto, abbiamo istituito perlomeno un comitato di coordinamento presso il Ministero che tenga conto dell'attuazione delle norme del codice della strada e delle problematiche che ne scaturiscono, considerando il fatto che la gran parte delle strade oggi è in mano alle Regioni e agli enti locali. Ciò al fine di fare una politica comune, coordinata e raccordata con questi enti sia sulla segnaletica, sia sulla normazione generale del traffico all'interno di tutto il territorio nazionale.

### **Presidenza del presidente SCHIFANI (ore 9,50)**

(*Segue CICOLANI relatore*). Tra i provvedimenti cosiddetti minori, ma non secondari, abbiamo introdotto agevolazioni fiscali per l'acquisto di veicoli per portatori di handicap; abbiamo facilitato l'acquisto e l'utilizzo degli apparecchi di controllo remoto da parte degli enti locali; abbiamo introdotto la targa personale e una serie di norme che combattono le intestazioni fittizie delle auto e chiedono a modificare, attraverso la targa personale, questa cattiva pratica che è tuttora molto presente nel nostro Paese.

Abbiamo altresì introdotto, con una sensibilità di cui credo vada tenuto conto, la possibilità per chi trasporta un animale ferito di derogare ad alcune norme del codice – anche se ciò verrà regolato da un apposito decreto ministeriale – al fine di soccorrerlo, con la possibilità di dimostrare anche successivamente questa circostanza. Abbiamo introdotto, ed è un fatto molto rilevante, anche se dopo un'ampia discussione, il licenziamento per giusta causa di un patentato professionale in caso di ritiro della patente per motivi di alcol e droga. Questo è uno dei contributi volti al fortissimo inasprimento nei confronti di chi viola, in particolare essendo titolare di una patente professionale, il principio «zero alcol e zero droga»



che viene introdotto per le patenti professionali da questo testo e che è stato ereditato dalla Camera dei deputati.

Abbiamo eliminato la norma che toglieva i punti dalla patente per le infrazioni compiute in bicicletta e abbiamo introdotto nuove norme in ordine alle competizioni sportive, norme che limitano la velocità in caso di trasporto di bambini e un apposito strumento per dare maggiore sicurezza a questo tipo di trasporto.

Abbiamo inoltre introdotto una norma, che definisco di civiltà, ma che è stata vissuta in modo controverso dagli organi di stampa, e che quindi voglio spiegare bene. Si tratta di una norma che riguarda casi gravissimi legati al lavoro e a motivazioni di carattere sociale, qualora la sospensione della patente non sia avvenuta in seguito ad un incidente, e anche in questo caso soltanto per una volta. Faccio l'esempio del malato sottoposto a dialisi che deve essere trasportato, che può essere trasportato soltanto dal figlio, che abita in campagna e che non può prendere – il testo lo dice espressamente – mezzi pubblici, taxi o mezzi non propri perché non sono disponibili. Si tratta quindi di persone che abitano in condizioni di disagio viario, sperduti nelle montagne o nelle valli: esistono casi di questo tipo. La norma dà al prefetto la possibilità, previo un allungamento della sospensione della patente (quindi non si tratta di una diminuzione della pena), di concedere delle ore, fino a un massimo di tre al giorno, per ottemperare a questa finalità. È una norma peraltro che ci dicono esistere nell'ordinamento e che prevede questa possibilità, per la quale i giudici possono concedere per esempio alle persone che scontano una pena detentiva alle quali è stata sospesa la patente per motivi giudiziari il beneficio di raggiungere con un mezzo proprio il posto di lavoro, ove questo sia disagiato, nel senso che può essere raggiunto solo con la macchina. In tal caso, quindi, il disagio dal punto di vista della mobilità riguarda il posto lavoro.

Credo di non avere dimenticato nulla di ciò che è stato fatto. A valle di questo lavoro, abbiamo prodotto circa 25 elementi di novità ed abbiamo approvato anche ordini del giorno importanti, non tanto perché – come si suol dire – un ordine del giorno non si nega a nessuno. In particolare, sono stati discussi quelli relativi ad interventi sul codice penale, che non sono stati approvati in termini emendativi perché abbiamo voluto rinviare le modifiche al codice penale ad un percorso da compiere in modo molto equilibrato, nell'ambito del codice considerato nel suo complesso, di concerto con la Commissione giustizia.

Anche per dare una risposta a molte associazioni – in particolare l'Associazione italiana familiari e vittime della strada – che chiedono palle più strette per i giudici in ordine alle circostanze aggravanti e attenuanti, dobbiamo impegnarci a fare questo lavoro nel corso dell'attuale legislatura, perché è una risposta che dobbiamo dare. Dal punto di vista del metodo, è un lavoro che le Commissioni 8ª e 2ª devono svolgere insieme, a partire dalle prossime settimane.

Con questo impegno, credo di avere riassunto il senso dei lavori della nostra Commissione. Ringrazio in modo particolare il sottosegretario Gia-

chino, che ha seguito tutti i lavori e gli uffici della Commissione e della Direzione generale della motorizzazione del Ministero, che si sono sobbarcati un esame davvero molto impegnativo, come si è reso conto chi lo ha vissuto. (*Applausi dai Gruppi PdL, PD e UDC-SVP-Aut:UV-MAIE-IS-MRE*).

PRESIDENTE. La relatrice di minoranza, senatrice Magistrelli, ha chiesto l'autorizzazione a svolgere la relazione orale. Non facendosi osservazioni la richiesta si intende accolta.

Pertanto, ha facoltà di parlare la relatrice di minoranza.

MAGISTRELLI, *relatrice di minoranza*. Signor Presidente, il provvedimento al nostro esame, in materia di sicurezza stradale, arriva nell'Aula del Senato dopo un lungo ed impegnativo lavoro svolto nella Commissione lavori pubblici, dove – fatto particolarmente raro non solo in questa legislatura, ma forse anche nelle precedenti – è stato sperimentato un metodo di lavoro nuovo: abbiamo ascoltato, proposto, ragionato, corretto e ricorretto il testo, lavorando senza anteporre le ragioni partitiche al buon senso, almeno nella maggior parte dei casi.

In alcuni articoli è emersa un'evidente diversità di impostazione, dovuta ad una diversa visione delle problematiche e delle loro ricadute sociali, che potremmo anche chiamare semplicemente «diversità culturali». Si tratta di quella diversità politica che delinea, prima di ogni altra valutazione nel merito, il campo del centrosinistra dal campo del centrodestra.

Malgrado questo e malgrado il fatto che su diversi articoli avremmo voluto un altro tipo di definizione, possiamo dire che il testo uscito dalla Commissione migliora l'attuale codice della strada e migliora, a nostro parere, anche il testo che ci è giunto dalla Camera dei deputati, rendendolo più aderente alle necessità dei nostri concittadini.

Proprio per queste ragioni riteniamo che il tempo impiegato per lo svolgimento delle numerose audizioni e per la discussione di tutte le proposte emendative al testo sia stato un tempo speso bene.

Riassumendo, per dare un giudizio politico del lavoro svolto in sede redigente, il Partito Democratico ha scelto di proporre una sua relazione di minoranza non tanto per distinguersi, ma per informare l'Assemblea e i cittadini di quanto è stato condiviso con convinzione, di quanto è stato proposto dal Partito Democratico e poi accolto e di quanto invece ci vede in posizione critica.

A questo proposito, signor Presidente, vorremmo sottolineare che l'ultimo provvedimento approvato da quest'Aula in sede redigente risale al lontano ottobre 2002; ciò dà ancora più forza al lavoro svolto in Commissione. Ripeto: sono trascorsi otto anni dall'ultima sede redigente.

Per quanto riguarda il testo, tra gli aspetti maggiormente positivi del provvedimento si segnala, in via del tutto sommaria, l'accoglimento di diverse proposte presentate dal Gruppo del PD che, sin dall'avvio dell'esame degli emendamenti, erano state dichiarate prioritarie.

Tra queste si ricorda innanzi tutto il lavoro di pubblica utilità, cioè l'introduzione di pene alternative alla pena detentiva e alle pene pecuniarie per la guida in stato di ubriachezza o a seguito di assunzione di sostanze stupefacenti. Spesso chi è sottoposto a procedimento penale con questi titoli di reato non sconta mai la pena o la sconta dopo sette-otto anni, quando diventa definitiva. Con questa norma il giudice, addirittura con decreto penale di condanna, può proporre all'imputato di svolgere i lavori di pubblica utilità per tutto il tempo previsto dalla pena detentiva, che altrimenti – ripeto – non verrà mai eseguito. Naturalmente, il beneficio viene riconosciuto solo a chi non ha causato con il proprio comportamento un incidente stradale, e può essere concesso una sola volta. Praticamente, con la revoca del provvedimento di confisca dell'auto facilitiamo un percorso immediato di riabilitazione. Ovviamente, nel caso in cui il giudice procedente dovesse valutare che gli obblighi di lavoro di pubblica utilità vengono violati, dispone il ripristino immediato della pena detentiva.

Inoltre, si introduce l'obbligo per gli esercizi pubblici (e in via prioritaria per i locali di intrattenimento e le discoteche che vendono o somministrano bevande alcoliche dopo l'una di notte) di inserire nell'ambito della propria struttura almeno uno strumento di rilevamento del tasso alcolemico, per permettere ai frequentatori che lo richiedono di sottoporsi volontariamente al test prima di mettersi alla guida; sono previsti altresì idonei spazi di riposo.

Ancora. Si prevedono l'inasprimento delle sanzioni per chi utilizza i ciclomotori e le minicar con motore modificato; il divieto di utilizzo delle minicar per i soggetti cui è stata ritirata la patente, l'obbligo di utilizzo delle cinture di sicurezza per chiunque guidi una minicar.

Vi è poi la previsione finalizzata a far sì che i proventi delle sanzioni derivanti dall'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità con l'impiego di apparecchi o di sistemi di rilevamento della velocità ovvero attraverso l'utilizzazione di dispositivi o di mezzi tecnici di controllo a distanza delle violazioni siano attribuiti per il 50 per cento all'ente proprietario della strada su cui è stato effettuato l'accertamento e per il restante 50 per cento all'ente da cui dipende l'organo accertatore. Nella versione originaria del testo pervenuto dalla Camera dei deputati i proventi erano ad esclusivo appannaggio dell'ente proprietario della strada, con ciò arrecando pregiudizio non solo ai bilanci dei Comuni, ma soprattutto sul livello e l'intensità dei controlli sulla nostra rete stradale.

Ancora, in tema di educazione e buone pratiche di guida, si segnala la previsione dell'obbligo di dare comunque la precedenza ai pedoni quando questi si accingono ad attraversare le strisce pedonali: questa norma sicuramente cambierà almeno in parte l'indirizzo risarcitorio.

Da ultimo, vorrei segnalare l'approvazione di un ordine del giorno con il quale il Governo è stato impegnato ad istituire anche nel nostro Paese, come è già avvenuto in gran parte dei Paesi comunitari, un'apposita Agenzia nazionale per la sicurezza stradale, alla quale verrà assegnato il compito di garantire una maggiore tutela degli utenti della rete stradale

nazionale ed una più efficace attività di sviluppo, manutenzione e gestione della medesima, nel rispetto dei principi e dei criteri direttivi dettati dalle norme comunitarie.

Numerose altre misure apportano un complessivo miglioramento del nostro codice della strada, che in più parti viene aggiornato alle esigenze emergenti nella nostra società.

Tuttavia, malgrado i numerosi aspetti positivi introdotti, il giudizio sul provvedimento rimane condizionato da talune scelte adottate dal Governo, contrastanti con il clima positivo maturato in Commissione lavori pubblici, in particolare su alcune specifiche tematiche rispetto alle quali vi era un comune giudizio positivo.

Tra queste si lamenta, in primo luogo, il mancato accoglimento delle proposte direttamente mirate ad accrescere il livello dei controlli necessari a garantire una maggiore sicurezza stradale. In particolare, dopo una lunga discussione in Commissione, il Governo ha posto il veto sull'approvazione di un emendamento finalizzato a garantire la piena funzionalità dei vari organi di polizia stradale con specifico riguardo alle attività di intensificazione dei controlli stradali, la repressione dei comportamenti e delle infrazioni alla guida, nonché il controllo sull'efficienza dei veicoli. Sono note le difficoltà della Polizia stradale – e non solo – spesso costretta a non utilizzare le volanti a sua disposizione per mancanza di benzina oppure gli strumenti per la rilevazione delle infrazioni al codice della strada, per fare solo alcuni esempi.

La proposta del Partito Democratico, sulla quale si registrava in Commissione la convergenza di tutti gli schieramenti politici, e cioè quella di istituire un apposito fondo presso il Ministro dell'interno, con dotazione pari a 50 milioni di euro, da destinare all'acquisto e alla manutenzione ordinaria e straordinaria di materiali, attrezzature e mezzi per lo svolgimento delle attività di controllo stradale, nonché per le analisi cliniche e la ricerca e sperimentazione nel settore del contrasto alla guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti, è stata respinta dal Governo con la motivazione della mancanza di risorse disponibili.

Rimane del tutto incomprensibile come si voglia perseguire una maggiore sicurezza stradale senza prevedere un potenziamento, anche minimo, delle risorse a disposizione degli organi di polizia, drammaticamente ridotti nel corso degli ultimi anni e del tutto insufficienti alla missione loro assegnata.

Altrettanto incomprensibili appaiono le posizioni assunte dal Governo in relazione alle varie proposte presentate dal Gruppo del Partito Democratico, mirate alla prevenzione e alla riduzione delle cause di maggiore incidentalità stradale. Fra queste si segnala la reiezione delle proposte innovative per una più efficace manutenzione ordinaria delle superfici stradali, per la realizzazione delle pavimentazioni delle superfici stradali e per l'installazione di nuove barriere di contenimento sulla rete stradale.

Tali proposte nascono dalla lettura dei più recenti *report* statistici sull'incidentalità stradale diffusi dall'ISTAT e dalle forze dell'ordine, dai quali emerge in tutta evidenza che tra le principali cause di morte per

gli utenti della strada, oltre alla distrazione, vi sono il cattivo stato di manutenzione e realizzazione della rete stradale e la presenza sulle medesime strade di numerosi ostacoli visivi (ad esempio i cartelloni) e fisici (barriere protettive).

In terzo luogo, si lamenta il mancato accoglimento di alcune proposte mirate ad innalzare il livello di sicurezza e informazione degli utenti delle strade urbane ed extraurbane, con priorità per quelle a maggiore tasso di incidentalità. A tale proposito si segnala, solo per fare alcuni esempi, che il Governo ha posto il veto, sempre adducendo ragioni di bilancio, sulla proposta di potenziamento del servizio di infomobilità CCISS e Isoradio finalizzato ad aumentare la copertura oraria e territoriale del servizio offerto dai medesimi, al miglioramento della qualità di ricezione e per il rinnovo dei contratti e il potenziamento degli organici. Per non parlare, poi, della mancata approvazione della proposta per lo sviluppo dell'infomobilità finalizzata al sostegno di programmi di intervento predisposti da enti locali e dai proprietari e dagli enti concessionari delle predette strade, per garantire l'installazione e lo sviluppo di dispositivi di gestione informata della mobilità, di cartelli e dispositivi luminosi e di ogni altra strumentazione idonea all'informazione, in tempo reale, dell'utente delle strade.

Sul tema dell'educazione alla guida è stato fatto lo stretto necessario e non si può non denunciare il mancato accoglimento delle proposte, il cui costo è estremamente ridotto, finalizzate alla predisposizione di apposite campagne di informazione per la conoscenza dei danni alla salute derivanti dal mancato rispetto delle regole di guida e per la realizzazione e diffusione di programmi finalizzati ad affrontare il problema della guida e degli incidenti stradali e a sostenere e coadiuvare i programmi di educazione alla guida.

In conclusione, malgrado le criticità segnalate, il testo prodotto dalla Commissione e ora all'esame dell'Aula, nel merito e nel metodo, merita attenzione ed apprezzamento. Tra poco, in sede di dichiarazione di voto verrà definita la posizione del Partito Democratico, ma intanto vogliamo sottolineare che le norme che ci apprestiamo a votare ci fanno fare un passo in avanti.

D'altra parte, questa è materia in continua evoluzione che ha la necessità di continue integrazioni alla luce del manifestarsi di comportamenti più o meno trasgressivi che producono insicurezza. Il Parlamento, troppo spesso, ha approvato provvedimenti tampone sulla scia di necessità immediate (si pensi solo come sul tema delle minicar in una settimana si siano concentrate le attenzioni dei media e dell'opinione pubblica). Riteniamo, però, che provvedimenti «mordi e fuggi», se servono a dare risposte nell'immediato, rischiano di essere parziali e non pienamente efficaci. Per questo, auspichiamo che il tema della sicurezza stradale, da oggi in poi, sia oggetto di valutazione sistemica e che, dopo periodi più o meno brevi di sperimentazione di una normativa, si possa poi intervenire a ragion veduta sulla base di dati scientifici e di necessità reali e non perché piccoli gruppi di pressione sponsorizzano questo o quel provvedimento.

Abbiamo sperimentato un metodo di lavoro che ci auguriamo anche per il futuro possa mettere al centro i problemi del Paese e dei cittadini prima che le identità partitiche, che pure vogliamo riconoscere come fondamentali per l'esercizio della democrazia. (*Applausi dal Gruppo PD e del senatore Cicolani. Congratulazioni.*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, onorevoli senatori, prendo la parola per ringraziare tutti i Gruppi, di maggioranza e di opposizione, per il lavoro svolto. A prescindere da quella che sarà la decisione che ognuno dei senatori, singolarmente, prenderà al momento del voto, il lavoro svolto in Commissione è stato importante, a dimostrazione della sensibilità su un argomento come questo, relativo alla sicurezza stradale.

Sono convinto che, alla fine, sia stato predisposto un buon testo, che sicuramente porterà maggiore sicurezza sulle strade, maggiori controlli e ci metterà in condizione di poter dire che siamo intervenuti per evitare ulteriori vittime della strada. Questo lo si è dovuto sicuramente al lavoro che il presidente della Commissione Grillo, che ringrazio, insieme a tutti i Capigruppo hanno fatto. Ringrazio anche il relatore, senatore Cicolani, per l'impegno profuso. Anche negli ultimi giorni, convulsi come sempre accade quando un provvedimento di questa importanza porta a ricercare le mediazioni, credo sia stata trovata una sintesi di alto livello e che non abbiamo ridotto la portata del provvedimento perché abbiamo trovato una mediazione. Anche i controlli per chi guida in stato di ebbrezza o ha assunto sostanze stupefacenti sono stati inseriti nel provvedimento in maniera accettabile e condivisibile.

Svolgo una valutazione non tanto sul provvedimento, quanto di ordine politico: in un momento in cui c'è sicuramente una crisi, anche nei rapporti tra maggioranza e opposizione, voi, qui in Senato, avete dimostrato che su provvedimenti di questo tipo è possibile aprire tavoli di mediazione. Spero che questo sia l'inizio di un rapporto diverso tra maggioranza e opposizione. La linea di demarcazione tra maggioranza e opposizione è giusto che ci sia, perché il consociativismo è una iattura per tutti, ma su alcuni argomenti credo si possa trovare un'intesa, come voi avete dimostrato, e spero, ripeto, che questo sia soltanto l'inizio di un rapporto diverso su provvedimenti che non hanno colore politico ed interessano tutti cittadini. Anche per questo, ho voluto essere presente e ringraziarvi per il lavoro che tutti avete svolto ed auspico che alla Camera si concluda l'*iter* in tempi brevi, perché si tratta di un provvedimento atteso dai cittadini. (*Applausi dai Gruppi PdL e PD.*)

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione finale del disegno di legge n. 1720, nel testo approvato articolo per articolo dalla 8ª Commissione permanente.

DE TONI (*IdV*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE TONI (*IdV*). Signor Presidente, non abbiamo svolto una relazione di minoranza, ma crediamo di aver contribuito in pari grado a questo importante sforzo per raggiungere un obiettivo comune.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, ci troviamo oggi a votare un provvedimento approvato in sede legislativa alla Camera e ampiamente discusso in 8ª Commissione. Era giunto in Commissione prima della pausa estiva; il senatore Cicolani lo illustrava il 29 luglio 2009. In quella occasione il presidente Grillo ricordava i numerosi inviti e sollecitazioni ricevuti volti ad assicurare, badate bene, l'approvazione definitiva del disegno di legge in esame entro la pausa estiva: eravamo al 29 luglio, come dire che il passaggio al Senato poteva anche essere inutile.

Su un quotidiano di ieri ci si chiedeva chi avesse vinto e chi avesse perso tra i portatori di istanze nel settore della sicurezza stradale. Questo è emblematico di come un tema fondamentale come quello al nostro esame rischi di essere banalizzato. La sicurezza stradale costituisce un problema assai complesso e multidimensionale caratterizzato da aspetti che vanno da quelli più propriamente demosociali (il numero di morti e di feriti e la gravità delle lesioni), a quelli di carattere culturale (la cultura della sicurezza stradale, l'informazione, la formazione, la comunicazione, la sensibilizzazione), per arrivare fino agli aspetti economici relativi alle risorse per garantire la stessa sicurezza.

L'Italia, come gli altri Paesi dell'Unione europea, si era posta nel 2001 l'obiettivo di ridurre del 50 per cento il numero dei morti e dei feriti causati da incidenti stradali nel termine del 2010. Nel 2009 il nostro Paese ha centrato tale obiettivo. Purtroppo, però, dai primi dati raccolti dal Ministero dell'interno e dalla polizia stradale, nei primi tre mesi di quest'anno emerge una netta inversione di tendenza: la mortalità è tornata a salire, di ben il 17 per cento, e anche i feriti aumentano nuovamente rispetto allo scorso anno. Secondo i dati forniti, responsabili di questo inatteso salto all'indietro sarebbero le autostrade. Sorprendente e direi irresponsabile è persa, all'Italia dei Valori, la proposta di innalzare il limite di velocità a 150 chilometri orari in autostrada. Ci siamo battuti affinché si eliminasse questa norma, che non avrebbe contribuito a formare un'etica della responsabilità specie tra i giovani.

Vorrei sottolineare che senza dubbio vi sono delle parti del provvedimento sulle quali vi è stato un miglioramento rispetto al testo licenziato dalla Camera, che abbiamo contribuito a modificare e sulle quali certamente non vi poteva che essere una condivisione generale. Mi riferisco all'aumento delle sanzioni pecuniarie per chi fabbrica, pone in commercio o vende ciclomotori che sviluppino una velocità superiore a quella attualmente prevista. Si auspica che sia così che sia intensificato il giro di vite per chi modifica le ormai tristemente famose minicar, come è stato ricor-

dato, attorno alle quali molti ancora sono i nodi da sciogliere e i problemi da affrontare. Ritengo inoltre importante anche il lavoro svolto dalla Commissione per prevedere l'impossibilità, per chi ha la patente sospesa, di guidare tali veicoli. Positivo è per noi il divieto di bere per i neopatentati, così come per coloro che sono in possesso di patenti professionali. Condividiamo l'inasprimento delle sanzioni per gli autotrasportatori che violino i turni di riposo, ma siamo contrari alle sanzioni da applicare a coloro che superino i turni di guida previsti, poiché troppo bassi, così come non concordiamo sull'innalzamento dell'età da 65 a 70 anni, dietro conseguimento di specifico attestato, della possibilità di guidare autobus, autocarri, autotreni, autoarticolati; siamo contro le deroghe.

C'erano dei capisaldi in questo disegno di legge che avevano indotto qualcuno a dipingere la futura legge come quella della «tolleranza zero». Al di là dello *slogan* mediatico, è ovvio che, nonostante i tentativi fatti congiuntamente dall'opposizione, non è più possibile definirla in questo modo. È stato eliminato l'obbligo per i medici – introdotto alla Camera – di comunicare al Ministero dei trasporti alcune patologie dei loro assistiti. (*Brusio*).

PRESIDENTE. Colleghi, posso chiedere per favore maggiore attenzione? Il senatore De Toni ha il diritto di concludere serenamente il proprio intervento in un'Aula attenta. Raggiungete i vostri posti, e chi non è interessato lasci l'Aula.

DE TONI (*IdV*). È stata prevista la deroga di tre ore al giorno a chi si è visto sospendere la patente per guida in stato di ebbrezza, vanificando così di fatto il provvedimento. Le norme contro coloro che guidano in stato di ubriachezza, se non vogliono ridursi ad una presa in giro, devono essere dure e senza eccezioni. Non si tratta di essere illiberali, di introdurre soltanto divieti, si tratta piuttosto di anteporre il valore della vita, propria e degli altri, educando tutti ad un comportamento che aumenti la sicurezza complessiva. Non si può essere morbidi con chi guida ubriaco al volante. Basta tener presente, a questo proposito, il caso recentissimo dell'imprenditore di Melzo che, ubriaco, ha ucciso un'intera famiglia. Ebbene questa persona era un recidivo, si era già visto sospendere per due volte la patente.

La sicurezza stradale non può essere certamente un fatto soltanto repressivo, punitivo, di inasprimento delle pene, ma deve consistere anche nella prevenzione, educazione, previsione e capacità di determinare alcuni fenomeni. Quando si parla di educazione alla legalità – argomento che a noi sta molto a cuore – si fa giustamente riferimento alle grandi questioni riguardanti l'usura, le varie forme di mafia, la produzione e lo spaccio di droga. Molto raramente si registra una percezione della pericolosità sociale dei comportamenti di guida che mettono a repentaglio non solo l'incolumità personale del conducente, ma anche di coloro che hanno la disavventura di trovarsi nella condizione di passeggeri o di terzi. Non riusciamo a spiegarci come si sia potuto procedere a sopprimere la previsione



relativa all'educazione stradale nelle scuole, come si fa a non capire che il nodo centrale della sicurezza riguarda un fatto della massima importanza. Il rispetto della legge non può limitarsi all'area della repressione, ma deve essenzialmente riguardare la comunicazione delle motivazioni che sottostanno alla scelta normativa. La scelta del legislatore ha il compito precipuo di tutelare un bene, nel nostro caso il bene dell'incolumità e della vita in generale, ma tale scelta deve essere innanzitutto trasmessa.

Sembra che la prevenzione sia un aspetto non importante della sicurezza. Cercare di evitare che le cose accadano è per noi invece fondamentale. Così si spiega, al di là delle sterili polemiche che l'hanno accompagnata, la nostra proposta emendativa sul divieto di fumo per chi è alla guida, trasformata in una «rondine» del giorno, più che in un ordine del giorno. Non si tratta, cari colleghi, di proibizionismo, ma solo di evitare che un calo del livello di attenzione mentre si guida possa provocare un incidente. Altri Paesi, senza dubbio più lungimiranti del nostro, come l'Inghilterra e la Svezia, lo prevedono già. Il nostro codice della strada dispone a sua volta che non possono essere usati apparecchi radiotelefonici mentre si è alla guida. Ci chiediamo allora: prendere la sigaretta, accenderla e poi tenerla in mano mentre si guida, che differenza fa con il tenere tra le mani un cellulare e comporre un numero di telefono? Non è una banalità.

Voglio aggiungere che la patente a punti ha portato una riduzione dell'incidentalità di circa il 20 per cento ma ha ormai esaurito l'effetto propulsivo: l'incidentalità ha ripreso infatti a crescere. Questo denota che tale modello va ripensato con un approccio diverso, ma certo non indebolito, come è avvenuto in questa occasione, in cui alcune sanzioni sono state ammorbidite e pochissimo è stato fatto in tema di controlli e di risorse per metterli in atto.

Per noi dell'IdV è altresì prioritario da parte dei gestori e proprietari delle tratte stradali il rispetto dell'obbligo di mantenere adeguata l'infrastruttura. Non affrontare il problema della manutenzione delle strade equivale, se non stiamo attenti, a vanificare tutti gli sforzi di carattere legislativo sul tema. Le principali cause di incidentalità sono legate al comportamento umano, ma non esclusivamente a questo. Riteniamo positiva l'introduzione della destinazione, con precise percentuali e modalità, dei proventi degli autovelox tra Comuni ed enti proprietari delle strade.

La sicurezza stradale può essere vista un po' come un sistema complesso, caratterizzato da diverse variabili. Si è affermato che la bicicletta è sia un mezzo di trasporto, sia un mezzo per il tempo libero. Non è un caso che, quando viene periodicamente diffusa la notizia relativa all'alto numero di morti tra ciclisti in Italia rispetto ad altri Paesi europei, l'unica indicazione che compare sulla stampa è l'invito ad utilizzare caschi e seggiolini omologati. Senza dubbio sono interventi utili, ma, dal punto di vista dell'efficacia, molti di tali interventi risponderrebbero al problema della sicurezza solo se il ciclista non intersecasse mai il traffico ordinario.

Voglio concludere facendo soltanto un riferimento alla questione delle patenti dei conducenti delle famose auto blu. La nostra battaglia af-

finché venisse ritirato quell'emendamento non è stata vana. Ne abbiamo guadagnato tutti in termini di civiltà e di ricerca di un costume morale che ormai abbiamo perso.

Per concludere, signor Presidente, mi rivolgo a tutti i colleghi e al Governo. Potevamo fare meglio e invece abbiamo perso una buona occasione. Non si possono annunciare riforme e tagliare i finanziamenti. Senza soldi non si cantano messe, non si fa manutenzione stradale, non si fanno controlli sufficienti, non si fa prevenzione. Per questo restano zone grigie nel disegno di legge sul quale oggi ci accingiamo a votare. L'Italia dei Valori, con grande responsabilità, oggi non può votare a favore del testo licenziato. Ci si augura che la Camera voglia porre rimedio ad alcune criticità che permangono e che abbiamo segnalato.

Per tali motivi, il nostro Gruppo annuncia il voto di astensione. (*Applausi dal Gruppo IdV e dei senatori Fosson e Poli Bortone*).

POLI BORTONE (*UDC-SVP-Aut:UV-MAIE-IS-MRE*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

POLI BORTONE (*UDC-SVP-Aut:UV-MAIE-IS-MRE*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, ogni giorno in Italia si verificano in media 598 incidenti stradali. Nel 2008 4.731 individui hanno perso la vita e 310.739 hanno subito lesioni di diversa gravità. L'indice di mortalità mostra che gli incidenti più gravi avvengono nelle strade extraurbane e nei *weekend* e si mantiene superiore alla media nell'arco temporale che va dalle ore 21 alle 7 del mattino. I comportamenti errati di guida costituiscono le prime cause di incidente; tuttavia, lo stato psicofisico alterato del conducente va segnalato per la gravità degli eventi. La fascia più colpita dalle conseguenze degli incidenti stradali resta quella tra i 25 e i 29 anni. Ora, se è vero che in Italia tra il 2000 e il 2008 gli incidenti sono passati da 256.546 circa a 218.963, i morti da 7.061 a 4.731, i feriti da 360.013 a 310.739, con una riduzione del tasso di mortalità dal 2,8 per cento del 2000 al 2,2 del 2008 e un indice di gravità dall'1,9 all'1,5 per cento di decessi per ogni 100 infortunati, il fenomeno si conferma in proporzioni comunque drammatiche. Nonostante il calo di incidenti, pari al meno 9,4 per cento nel 2009, siamo ancora lontani dall'obiettivo fissato dall'Unione europea nel Libro bianco del 2001, che prevedeva la riduzione della mortalità del 50 per cento nel 2010.

Alla luce di questi dati, veramente tragici, dalla modifica delle disposizioni del codice della strada i cittadini si sarebbero aspettati risposte efficaci ai fini di tutelare la loro sicurezza sulle strade e la loro incolumità. Ma non vorrei che dovessero restare delusi da questo provvedimento, che si proponeva inizialmente un risultato ambizioso. Tuttavia, anche se alcune delle proposte avanzate appaiono condivisibili, il disegno di legge nelle sue articolazioni, così come è venuto fuori dalla Commissione in sede redigente, appare non all'altezza delle aspettative di quei cittadini

e di quelle famiglie che reclamano tranquillità sulle strade per sé e per i propri figli.

La sicurezza stradale non si realizza soltanto con la minaccia di una sanzione pesante finalizzata a far desistere i potenziali trasgressori dal porre in essere violazioni del codice della strada, ma anche con la predisposizione di un capillare sistema di controlli preventivi organizzati sull'intero territorio, la formazione degli utenti, soprattutto i più deboli, e una cultura diffusa della sicurezza.

Se quindi alcune delle proposte contenute nel disegno di legge appaiono condivisibili, come dicevo, altre destano forti perplessità. Attraverso i nostri emendamenti, abbiamo sin da subito evidenziato quali dovessero essere le linee guida che avrebbero dovuto ispirare il provvedimento ovvero: miglioramento delle infrastrutture stradali e della segnaletica; sicurezza degli autoveicoli; controllo della condotta dei conducenti, con riferimento soprattutto ai neopatentati, alla popolazione anziana e, in particolare, ai casi di alterazione derivante dal ricorso ad alcol o droghe anche attraverso campagne di sensibilizzazione all'educazione comportamentale che incrementino la consapevolezza nella popolazione del rischio connesso all'uso di alcol e degli stupefacenti. L'abuso di alcol e sostanze, più in generale la cosiddetta cultura dello sballo, non solo del sabato sera, che coinvolge le fasce più giovani, con un rischio sempre maggiore di abbassamento dell'età, provoca infatti gli incidenti più eclatanti. Per questo vorremmo che si avesse il coraggio di fare di più; per questo ci siamo particolarmente battuti con un nostro emendamento al fine di vietare la somministrazione di alcolici e superalcolici nelle ore notturne nelle aree di sosta delle autostrade. La salvaguardia della vita dei più giovani, i più colpiti, e la difesa dell'integrità familiare rappresentano per noi un caposaldo da tutelare anche in questo contesto.

Esprimiamo per questo un apprezzamento sull'introduzione dell'obbligo per chi chiede il primo rilascio della patente di guida nonché per chi chiede il rilascio del certificato di abilitazione professionale di produrre un certificato che attesti il non abuso di sostanze alcoliche e il non uso di sostanze stupefacenti, nonché la previsione dell'obbligo dei sistemi di verifica del tasso alcolemico in tutti i locali ed esercizi pubblici abilitati alla vendita o alla somministrazione di bevande alcoliche. Non è accettabile che chi uccide guidando, in stato di ubriachezza o sotto l'effetto di droghe, o semplicemente violando sfrontatamente le più elementari regole di sicurezza con arroganza e aggressività, trasformando l'auto in un'arma, non debba rispondere in termini di volontarietà delle conseguenze delle proprie azioni quasi che l'uso di alcol e stupefacenti determinasse possa determinare una condizione di incoscienza che finisce per agevolare la condotta di colui che versa in questo stato piuttosto che aggravarne la responsabilità dolosa.

Viene spontaneo chiedersi: è corretto considerare la criminalità «stradale» come sempre e necessariamente colposa? A questa domanda viene altrettanto spontaneo rispondere che noi siamo dalla parte della vita, sempre! In tal senso, abbiamo presentato un emendamento che si proponeva di

ripristinare la facoltà di arresto in flagranza nei casi di omicidio colposo stradale, ma lo abbiamo trasformato in un ordine del giorno, considerando che non c'era la volontà di intervenire rispetto a norme contenute nel codice penale. Riteniamo altrettanto importante che di fronte a questo fenomeno, che purtroppo coinvolge soprattutto giovani e giovanissimi, si intervenga non solo in senso repressivo ma soprattutto preventivo e rieducativo.

Per questa ragione, condividiamo la proposta che permette di accedere, in luogo della pena detentiva e pecuniaria, per una sola volta, per chi non ha provocato incidenti stradali, ma ha guidato sotto l'effetto di alcol o sostanze stupefacenti, al lavoro di pubblica utilità a favore della collettività da svolgere nel campo della sicurezza e dell'educazione stradale. La tutela dei più giovani e delle loro famiglie ci ha indotto a prestare particolare attenzione anche nei confronti dell'uso delle cosiddette minicar da parte dei giovanissimi. Troppo spesso un uso disinvolto e la mancanza di opportune regole di salvaguardia ha prodotto conseguenze drammatiche. Ed in virtù di un nostro emendamento è stato introdotto l'obbligo delle cinture di sicurezza. Sulla stessa scia si colloca l'inasprimento delle sanzioni per chi le utilizza con motori truccati e il divieto di salirvi a chi è stata ritirata la patente.

Ci saremmo tuttavia aspettati maggiore attenzione per l'ammodernamento e la manutenzione della rete stradale, maggiori risorse per gli strumenti e il personale dedito ai controlli, maggior considerazione per la prevenzione a favore di una cultura della sicurezza stradale. La sicurezza, infatti, si realizza non solo aggiornando le norme del codice della strada, ma anche aumentando il presidio del territorio e l'adeguamento degli organici delle forze dell'ordine, al fine di individuare le responsabilità, punire gli autori con pene commisurate alla gravità dei reati ed assicurare alle vittime e ai loro familiari un risarcimento equo.

La sicurezza si protegge inoltre con la formazione e la prevenzione. In tal senso ci saremmo aspettati – alcuni dei nostri emendamenti miravano proprio a questo – una maggiore attenzione riguardo alla concessione delle patenti di guida; la non conoscenza da parte dei candidati delle sanzioni cui andranno incontro violando le norme di legge per il comportamento alla guida, la loro ignoranza della gravità del problema e la mancanza di un serio accertamento tecnico in ordine alle caratteristiche psichiche dei candidati sono certamente tra le cause maggiori della incidentalità stradale. Così come maggiore attenzione si sarebbe dovuta riservare al rispetto dell'obbligo dell'educazione stradale.

Comprendiamo l'esigenza della categoria degli autisti di rappresentanza; tuttavia non abbiamo assolutamente condiviso, in questa sede, l'emendamento a firma del senatore Gallo, che prevedeva la possibilità che gli stessi fossero esonerati dal rispetto delle regole di sicurezza, ritenendo piuttosto che fossero dotati di un'apposita patente professionale provvista di punteggio passibile di decurtazione. Condividiamo invece l'inasprimento delle sanzioni per gli autotrasportatori che violano le regole su tempi di guida e periodi minimi di riposo, ma non l'attenuazione dell'ap-

parato sanzionatorio per le violazioni più lievi. Così come non abbiamo condiviso la possibilità, per i soggetti cui è stata sospesa la patente, di ottenere dal prefetto un permesso di guida speciale per determinate fasce orarie, né abbiamo condiviso l'innalzamento dell'età da 65 a 70 anni per i conduttori di scuolabus, TIR e per i cosiddetti padroncini.

Questi ed altri dubbi ci hanno indotto a ritenere, fino alla fine, che ci fosse la necessità di una riflessione più approfondita che si dovesse svolgere in Assemblea. Il provvedimento, nella realtà, si è ridotto ad una visione abbastanza miope, che ricorre nella legislazione degli ultimi anni, consistente nella tendenza ad esaurire la capacità deterrente della norma nella sanzione (senza dubbio necessaria), trascurando la valenza preventiva ed educativa, che dovrebbe sempre accompagnare una produzione normativa lungimirante.

Sebbene consideriamo questo provvedimento per certi aspetti positivo, crediamo che per altri aspetti si sarebbe potuto fare di più, procedendo in maniera differente, sia per l'*iter* legislativo che per ciò che riguarda le norme in esso introdotte. Avremmo voluto maggiori attenzioni e risposte alle richieste avanzate dall'Associazione nazionale delle vittime della strada. Abbiamo inoltre presentato un ordine del giorno sulla revisione delle norme di procedura penale. A nostro avviso, il rischio è di fare una riforma che non corrisponde alle aspettative e alle esigenze dei cittadini e che non aiuterà a colmare la percezione di divario fra il mondo reale e la politica.

Infine, signor Presidente, vorrei svolgere una notazione di carattere più politico ed istituzionale. C'è uno strano rapporto fra Governo e Parlamento, e addirittura fra la Ragioneria generale dello Stato e il Parlamento stesso. Io credo che il lavoro svolto in questa Commissione sia stato certamente proficuo, interessante e collaborativo, da parte di tutti indistintamente. Il fatto che dal Ministero dell'economia sia giunto, soltanto all'ultimo momento, uno stop a quelli che potevano essere degli indirizzi molto più interessanti e più innovativi in un provvedimento del genere, soprattutto per ciò che riguarda l'aspetto della prevenzione e dell'educazione, ha reso veramente poco significativo nella sua *ratio* più generale il provvedimento, che pure era stato condotto a termine con tanta buona volontà e con la predisposizione, da parte di tutti, a conferire la sede redigente.

Dico in tutta sincerità che, se avessimo conosciuto le intenzioni del Governo per tempo, certamente non avremmo concesso la sede redigente ed avremmo dato all'Aula la possibilità di discutere maggiormente su contenuti di peso e fortemente innovativi. Il provvedimento, così com'è, non ci soddisfa assolutamente; il massimo dello sforzo di condivisione che possiamo fare è di dichiarare un voto di astensione. (*Applausi dai Gruppi UDC-SVP-Aut:UV-MAIE-IS-MRE e PD. Congratulazioni.*)

STIFFONI (*LNP*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

STIFFONI (*LNP*). Signor Presidente, signor Ministro, colleghi, come è stato ribadito dal relatore all'inizio, l'*iter* di questo provvedimento non è stato dei più agevoli. Si sono messi di mezzo le ferie, le fermate di lavori parlamentari, le elezioni, i pareri che certe volte non arrivavano, con il risultato che da parte dei colleghi dell'altra Camera, con il supporto di alcuni quotidiani, si è voluto quasi addebitare ai componenti della 8ª Commissione del Senato una certa maggiore incidentalità sulle strade di conseguenza della non approvazione del provvedimento.

Il problema della sicurezza stradale è stato sviscerato in tutte le sue sfaccettature con moltissime audizioni di tutte le componenti del settore e approfondendo ciascuno degli oltre 400 emendamenti presentati. Mi si permetta di ringraziare a tale proposito tutti i colleghi di Commissione che hanno saputo interpretare il lavoro comune senza assolutamente alcuna etichettatura di parte nonché il sottosegretario Giachino per la sua costante e competente presenza.

L'ultima modifica del codice della strada è avvenuta nel 2007; dopo tre anni – giustamente – abbiamo rimesso mano, nella convinzione che quello della sicurezza stradale sia da considerarsi un problema aperto per il continuo divenire delle situazioni e perché certe norme hanno dei tempi di maturazione diversi. Sono dell'avviso che tra un paio di anni certi argomenti, che ancora oggi sono stati accantonati, verranno prepotentemente alla ribalta e si dovrà prenderli in considerazione anche perché penso che, almeno una volta, il legislatore dovrà anticipare la società, gettare le linee e non andare sempre a rimorchio.

Qualche quotidiano, che mi sento di definire scandalistico, titolava a tutta pagina anche recentemente: divieto su divieto diventeremo schiavi. L'ultima follia: casco in bici per legge. Vorrei ricordare che tal Orietta B., di otto anni, morta battendo la testa per terra perché la gonna le si era avvolta tra i raggi della bicicletta, sarebbe ancora viva se avesse avuto la protezione del caschetto. Pertanto, ben venga il caschetto per i ragazzini fino a 14 anni.

Una pubblicità che compariva sui giornali tedeschi quando ancora in Italia non era obbligatorio il casco per le moto diceva: se hai la testa, proteggila. Alla fine penso che sia una questione di maturazione sociale che spetta al legislatore coltivare, anche perché un infortunio, una morte e, ancora di più, un'invalidità rappresentano un costo sociale forte da non sottovalutare.

Con questo provvedimento siamo andati nella direzione del rigore senza dimenticare però il buon senso. Questo è quanto è avvenuto, ad esempio, quando si è prevista la possibilità di ottenere un permesso a tempo per andare sul posto di lavoro o per motivi di assistenza sociale per coloro che si sono visti ritirare la patente per varie motivazioni. Si tratta di ore di permesso di guida che verranno recuperate raddoppiandole con un allungamento della sanzione, come suggerito magistralmente dal nostro collega di partito, senatore Vallardi.

La lega Nord, con alto senso di responsabilità, al fine di non frapporre ostacoli all'assegnazione in sede redigente del provvedimento, non

ha insistito sull'elevazione da subito a 150 chilometri all'ora del limite di velocità su quei pochi tratti autostradali a tre corsie, più quella di emergenza, e muniti di *tutor*, che pur aveva avuto il parere favorevole da parte del Governo, ottenendo però l'impegno che annualmente, in sede di verifica da parte del proprietario e concessionario dell'autostrada, sia esaminata la fattibilità di un innalzamento del limite ricorrendo tutte le situazioni di sicurezza prevista, attuando, in buona sostanza, quanto già previsto nel testo di legge.

Questi sono soltanto alcuni esempi di quanto è stato inserito in questo disegno di legge e che la Lega Nord ha convintamente sostenuto.

Concludo con la speranza che il successivo passaggio di questo provvedimento presso l'altro ramo del Parlamento non snaturi il lavoro prodotto dal Senato, pareggiando in questo modo il rispetto che noi abbiamo avuto per il testo arrivato dalla Camera dei deputati; ciò al fine di non arrivare ad un infinito «palleggiamento» tra Camera e Senato. Pertanto, annuncio a nome del Gruppo della Lega Nord Padania il voto favorevole a questo provvedimento. (*Applausi dal Gruppo LNP*).

FILIPPI Marco (*PD*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FILIPPI Marco (*PD*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Sottosegretario, signor Ministro, il nostro Gruppo ha accettato la trattazione in sede redigente del provvedimento in esame, l'Atto Senato n. 1720, pienamente consapevole della responsabilità che si assumeva, per un atto – voglio dirlo subito, a scanso di equivoci – risultato alla fine distante non solo dai nostri desideri, ma anche dalle attese suscitate nel corso dei lavori e dalle reali possibilità che sarebbe stato ragionevole cogliere con il lavoro prodotto in questi mesi.

Ci siamo adoperati in maniera intensa, con spirito costruttivo e con sincera generosità, perché sappiamo che dalla mancanza di sicurezza sulla strada deriva per il nostro Paese un tributo insopportabile in termini di vite umane, di fronte alle quali non c'è – per quanto nobile – alcuno spirito di parte che tenga. Per questo non abbiamo tollerato banalizzazioni, strumentalizzazioni e speculazioni al limite della volgarità, veri e propri atti di sciacallaggio su sciagure che hanno segnato e che purtroppo ogni giorno segnano irrimediabilmente vite e relazioni umane, e che da parte di autorevoli esponenti delle istituzioni – lasciatemelo dire – avrebbero richiesto maggiore compostezza e, di certo, maggiore senso di rispetto per il dolore umano.

Vede signor Ministro, non siamo usi a raccontarci barzellette su temi di così grande delicatezza. Si è verificata invece, come il sottosegretario Giachino sa bene per aver seguito in maniera encomiabile tutti i lavori della nostra Commissione, la disdicevole situazione per cui, mentre si interveniva per modificare il provvedimento con significativi emendamenti proprio sul tema delle minicar, abbiamo vissuto la sgradevole sensazione

che si volesse gettare discredito su un lavoro che era teso non a stravolgere il provvedimento licenziato dalla Camera, ma semplicemente ad apportare i miglioramenti necessari. Questo, soltanto questo, è stato il nostro obiettivo nei defaticanti lavori della Commissione, i cui numeri, che sono stati già rappresentati molto bene dai relatori, probabilmente non danno la cifra esatta dell'impegno e del clima che si è realizzato intorno a questo provvedimento, di cui do volentieri atto al Presidente della Commissione, senatore Grillo, e al relatore, senatore Cicolani.

Ho voluto fare questa premessa perché per noi, voglio essere chiaro signor Ministro, sarebbe stata più opportuna – pensi un po' – anziché una legge di iniziativa parlamentare, una legge delega al Governo per la riscrittura del codice della strada e ciò per alcuni essenziali motivi che voglio esporre. In primo luogo perché nel tempo il codice della strada ha subito tanti e tali rimaneggiamenti da essere di fatto divenuto incomprensibile perfino agli stessi cultori della materia; e ciò è tanto più paradossale proprio in ragione del suo indiscusso valore di uso quotidiano per milioni di cittadini. La riscrittura del codice della strada, in secondo luogo, si sarebbe resa necessaria, a nostro avviso, anche per dare al codice una struttura più flessibile, in grado di armonizzarsi con maggiore facilità alle direttive comunitarie che periodicamente vengono emanate e per le quali non è pensabile che periodicamente il codice venga modificato con legge ordinaria. Ma, soprattutto, era necessario un lavoro, da parte del Parlamento, più cogente sul piano degli indirizzi, in specie di quelli inerenti alla sicurezza stradale, in termini di obiettivi e di strategie sottese. Un lavoro tanto più opportuno proprio perché ci troviamo alla vigilia di una fase in cui saremo chiamati a fare un bilancio di una stagione in cui, per tutti i Paesi membri, gli obiettivi fissati dall'Unione europea per il 2010 prevedevano – come sappiamo e come è stato ricordato – il dimezzamento nel decennio delle vittime per incidenti stradali. Tale obiettivo non è stato conseguito dal nostro Paese e ciò nonostante negli anni siano state fatte cose apprezzabili, tanto dai Governi di centrodestra quanto da quelli di centrosinistra, che negli ultimi anni ci hanno visto concorrere nei provvedimenti sulla sicurezza stradale sostanzialmente in maniera condivisa pur partendo da ispirazioni culturali profondamente diverse.

Il nostro Paese si ferma, per il 2009, al 33 per cento di riduzione delle vittime della strada, lontano da Paesi virtuosi come Portogallo e Lussemburgo, che hanno raggiunto l'obiettivo di riduzione del 50 per cento con un anno di anticipo, ma anche da Paesi con i quali il raffronto, per storia e dimensioni, ha maggiore significato: la Francia, che nel decennio ha visto ridotto del 47 per cento il numero delle vittime, e la Germania, che si attesta per il 2009 ad una riduzione di oltre il 40 per cento. Le ragioni di questo ritardo, per chi vuole uscire da un approccio emotivo e – mi sia consentito – talvolta «spannometrico», sono purtroppo impietose, tanto sul piano dei controlli stradali effettuati, quanto su quello delle risorse impiegate per migliorare l'infrastruttura stradale, aspetti che avrebbero dovuto invece qualificare il provvedimento in esame. Da questo punto di vista, i dati dimostrano che il nostro Paese, mediamente, fa circa



un decimo di ciò che i Paesi più virtuosi realizzano, e comunque in misura sensibilmente inferiore alla media europea. Tali cifre trovano purtroppo il loro drammatico riscontro nei soggetti maggiormente coinvolti negli incidenti stradali mortali o con conseguenze gravissime, che sono pedoni, ciclisti e motociclisti e che rappresentano proprio la mobilità che probabilmente dovremmo favorire.

Sono chiari anche il contesto in cui questi incidenti prevalentemente si consumano e le principali cause. Il contesto è quello urbano, soprattutto nelle nostre città di medie e grandi dimensioni; ciò a causa della più alta intensità di traffico, ma anche per il peggiore stato delle manutenzioni delle infrastrutture stradali: assenza di manti drenanti e segnaletica inadeguata. Di evidenza solare, purtroppo, è anche che la prima causa di morte negli incidenti stradali è costituita dalla velocità, che riduce i tempi di reazione, allunga talvolta inesorabilmente i tempi di frenata e presuppone sempre un controllo più vigile della guida, che spesso manca con maggior frequenza appunto nei giovani. Sappiamo assai bene che le vittime più numerose sono proprio i nostri giovani. Recentemente, un mio caro amico, padre di una giovane quattordicenne, mi ha confessato disarmato di vivere nell'angoscia di un genitore che è consapevole di avere la propria figlia in guerra. Il bollettino quotidiano dei caduti e dei feriti che ogni giorno si consuma, del resto, è eloquente.

Ed allora la sicurezza non la si può ottenere soltanto inasprendo le sanzioni, che di per sé non sono in grado di costituire il sufficiente deterrente ai comportamenti di guida pericolosa. Molti dei messaggi che sono stati veicolati come un mantra dai media in questi mesi hanno affermato la necessità di adottare provvedimenti a tolleranza zero. Signor Ministro, mi permetto di ricordare innanzitutto a me stesso che Rudolph Giuliani, che è passato alla storia proprio per la tolleranza zero, non si è limitato a scriverla negli atti, ma ha preteso che fosse applicata. Il problema principale per il nostro Paese è proprio nella difficoltà di passare da una cultura degli atti ad una cultura dei fatti, in grado di produrre cambiamento vero, nelle cose ma anche nella cultura di un Paese. È stato un peccato che in questo provvedimento, alla fine, siano mancati proprio gli obiettivi che potevano essere più qualificanti, in termini di maggiori controlli stradali, ma anche di finalizzazioni certe dei proventi derivanti dalle sanzioni amministrative in investimenti nelle infrastrutture, come prevedeva il provvedimento approvato alla Camera.

Adesso il rischio più grosso è quello di avere prodotto norme manifesto, buone certo per «editti di carta», meno per conseguire quegli obiettivi ambiziosi e giusti che in sede comunitaria ci adoperiamo e concorriamo a definire. Piuttosto abbiamo avvertito, anche in questo provvedimento, l'invalsa convinzione da parte del Governo che sia possibile fare riforme vere senza risorse. Voglio dirlo nella maniera più semplice: non è possibile! Badate che non siamo così sciocchi o incoscienti da non capire la situazione che stiamo attraversando. Il punto, però, è un altro: non si può pretendere di innovare, di voler introdurre processi di cambiamento ritenuti necessari essendo al contempo conservatori dell'esistente. Se non

vi sono risorse aggiuntive (come è evidente), il cambiamento si produce ottimizzando quelle esistenti; per farlo, però, occorre scegliere e sfidare il consenso, cosa che – nonostante i vostri proclami – non siete più in grado di fare. Soprattutto la cosa più odiosa è che anche per la sicurezza stradale non si può ricorrere, con tanta disinvoltura, soltanto al portafoglio dei contribuenti. Così facendo, si produce solo distanza e disaffezione.

Ecco, noi abbiamo voluto dimostrare e dimostrarvi che anche in momenti difficili per il Paese si possono assumere scelte di responsabilità nell'interesse della collettività, dopo aver contribuito a migliorarle, ovviamente dal nostro punto di vista. Rivendichiamo per intero la nostra autonomia di giudizio che, su questo provvedimento, non può essere in sintonia con la vostra, come avremmo invece voluto che fosse e come abbiamo fino da ultimo cercato di perseguire. Per questo motivo, il nostro sarà un voto di astensione sul provvedimento.

In ultimo, signor Ministro (mi sia concesso ancora un minuto di tempo), mi rivolgo direttamente a lei. Si è parlato nelle ultime ore di un possibile decreto ministeriale se non fosse stata accolta la sede redigente. Non so e non mi interessa sapere se questa voce sia corrispondente al vero. So per certo che, se ciò fosse stato fatto, avrebbe avuto il significato politico di mettere in scacco il Senato e forse anche l'intero Parlamento nella sua presunta incapacità di decidere, nelle fasi complesse, in tempi ragionevoli per l'interesse del Paese e dei cittadini. Voglio affermare tranquillamente che non abbiamo avvertito questa eventualità come una minaccia o un ricatto. Adesso, però, sta anche a lei scortare questo provvedimento, non tanto per l'approvazione alla Camera dei deputati, che avverrà sicuramente in tempi rapidissimi, quanto per la sua effettiva attuazione, ormai necessaria al Paese. (*Applausi dal Gruppo PD e del senatore Grillo. Congratulazioni.*)

GRILLO (*PdL*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GRILLO (*PdL*). Signor Presidente, il Gruppo del PdL voterà in modo convinto a favore del provvedimento che – come già evidenziato – è frutto di un lavoro durato più di sette mesi. Prima di motivare in modo sintetico le ragioni di questo voto, desidero ringraziare in primo luogo il signor ministro, senatore Altero Matteoli, per l'impegno profuso seguendoci quotidianamente e per la disponibilità offerta dai suoi Uffici a collaborare in maniera continuativa con la Commissione; ringrazio altresì il sottosegretario Giachino per la sua quotidiana presenza, che ha sottolineato una continuità da parte del Governo nei lavori della Commissione.

Ringrazio ovviamente anche i Gruppi di maggioranza e di minoranza, che in questi mesi hanno contribuito con grande impegno e serietà professionale a portare a compimento una legge di riforma che ha richiesto dedizione, equilibrio, senso di responsabilità e concretezza. Trattandosi di provvedimenti che interessano l'opinione pubblica ed incidono su una va-

sta platea di utilizzatori, abbiamo deciso fin dall'inizio di svolgere questo lavoro insieme – ringrazio la senatrice Magistrelli per averlo puntualmente ricordato – con un metodo condiviso che oggi ha prodotto un testo che, a mio avviso e come ha sottolineato la collega Magistrelli, è migliore sia del codice della strada esistente sia di quello realizzato dai colleghi della Camera dei deputati. Do atto del fatto che anche i Gruppi di minoranza hanno scelto di confrontarsi in modo costruttivo, senza percorrere la facile strada delle polemiche e delle strumentalizzazioni. Hanno badato al concreto – come hanno fatto anche i colleghi della maggioranza, primo fra tutti il senatore Cicolani, che ringrazio per l'intelligenza, l'impegno e la serietà che ha profuso nel corso di questi otto mesi di lavoro – vale a dire all'obiettivo di una revisione organica e puntuale del codice della strada, che si muovesse lungo una linea di coerenza verso l'introduzione di norme ancora più severe rispetto a quelle esistenti.

Abbiamo avuto la capacità – voglio ricordarlo, come hanno fatto già i colleghi Marco Filippi, De Toni e Poli Bortone – di reagire con compostezza in presenza di ingenerosi attacchi da parte di alcuni organi di stampa che, cavalcando luoghi comuni, hanno tentato di addossarci responsabilità che riteniamo di non avere. A coloro che hanno lamentato i tempi troppo lunghi nel predisporre questo provvedimento, abbiamo spiegato che si è trattato di un lavoro complesso, com'è stato ricordato anche dal relatore, che ha richiesto quotidiane verifiche tecniche su materie regolamentate da direttive europee, da norme nazionali, da regolamenti di esecuzione e da circolari interpretative. Qualcuno, signor Presidente, con un'evidente caduta di stile che si commenta da sé, nel criticare questa lunghezza dei tempi, che certamente c'è stata, ha perso il senso della misura, arrivando a criticare addirittura il bicameralismo in quanto tale. In questo modo si sono date in pasto all'opinione pubblica del nostro Paese affermazioni del tutto gratuite, del tipo: «Mentre i senatori discutono se è possibile fumare in auto, aumentano i morti sulla strada!». Ha ragione il senatore Filippi: abbiamo assistito ad episodi di sciacallaggio davvero inauditi. A queste provocazioni comunque, come maggioranza e minoranza, abbiamo risposto e rispondiamo esibendo la positività di un risultato politico che oggi in Aula fa registrare con grande soddisfazione una posizione in qualche modo condivisa, perché l'opinione dominante è quella di avere un testo che migliora quello esistente e che perfeziona il lavoro fatto dai colleghi della Camera.

Un lavoro politico, dunque, che dimostra semmai la vitalità del nostro sistema bicamerale. Infatti, se è vero che i colleghi della Camera dei deputati hanno svolto un apprezzato e positivo lavoro di revisione di una parte soltanto del codice della strada, qui in Senato – e di questo dobbiamo avere coscienza e consapevolezza ed essere orgogliosi – abbiamo puntato a fare qualcosa di più ambizioso: abbiamo cioè realizzato e portato a termine, con il contributo di tutti i Gruppi – lo ripeto – una revisione organica, puntuale e completa dell'intero codice della strada, che ci esenterà per anni dal fare lavori di manutenzione al codice stesso, come purtroppo è invece accaduto negli ultimi dieci anni, quando, alla vi-

gilia dell'estate, si interveniva parzialmente, a seguito di allarmi o denunce.

Consegniamo quindi ai colleghi della Camera un testo migliorato in ben 60 articoli, che abbiamo riformato muovendoci fundamentalmente lungo tre linee di lavoro. Per un verso, abbiamo operato per migliorare il testo approvato alla Camera, correggendo – lo sanno bene i colleghi che hanno partecipato ai lavori – errori tecnici contenuti nel testo Camera e contraddizioni che apparivano a tutti fin troppo evidenti nella valutazione svolta dall'altro ramo del Parlamento. Per un altro verso, abbiamo dovuto coordinare il nuovo testo con le leggi nel frattempo approvate dal Parlamento e con la legge n. 94 del 2009 sulla pubblica sicurezza. Per un altro verso ancora, l'intelligenza di tutti noi ci ha spinto a produrre nuove norme, frutto di suggerimenti avanzati da enti ed associazioni che abbiamo audito, nonché delle riflessioni e degli approfondimenti che abbiamo compiuto con coraggio, al fine di fare qualcosa di meglio rispetto a quanto già fatto dai colleghi della Camera.

Il senatore Cicolani, nella sua ampia, articolata e preziosa relazione, ha già indicato i punti qualificanti. Per quanto mi riguarda ho registrato ed ho ben chiari i motivi per cui i colleghi della minoranza, anziché esprimere un voto favorevole su questo provvedimento, si asterranno. Ritengo di non dover rispondere a tutte le questioni che ci ha già ricordato il senatore Cicolani. Mi limiterò soltanto a sottolineare due elementi. Il primo è che la trama del lavoro politico che oggi si conclude ha una sua coerenza: lo abbiamo voluto con forza. Le modifiche, cioè, rispondono – e questo è inconfutabile, nonostante ciò che scrivono taluni distratti giornalisti, commentatori di questi temi – ad una linea che la Commissione ha fatto propria: introdurre istituti nuovi e norme più severe per garantire concretamente più sicurezza sulle strade italiane.

Potevamo fare di più? Probabilmente. Ciò che non siamo riusciti a normare lo abbiamo lasciato all'attenzione del Governo in sede di proposte e di ordini del giorno. Ma la questione principale che dobbiamo tenere presente (per la quale mi associo ai rilievi mossi dal senatore Marco Filippi e dalla senatrice Poli Bortone che, nell'ultima parte del suo intervento, ha ricordato il ruolo della Ragioneria generale dello Stato) è la cosiddetta questione delle risorse. Come ha domandato il senatore Filippi, è possibile varare riforme importanti senza risorse aggiuntive? È ovvio che è difficile – dico io – ma ritengo che il tema delle risorse debba essere recuperato, e che almeno tra di noi si debba cercare una comprensione reciproca. Non vi è dubbio che in questa fase si assista quotidianamente all'esercizio di un ruolo preponderante da parte del Ministero dell'economia, quindi degli apparati che supportano la linea politica del Ministero, che decide e condiziona sempre di più la produzione legislativa di questo Parlamento. Ritengo che questo sia giustificato dall'emergenza nella quale ancor oggi si trova il nostro Paese: un'emergenza che – dobbiamo riconoscere – il Governo ha affrontato con una politica di rigore economico che finora ha consentito al Paese di reggere e di non entrare nella zona buia dei Paesi in qualche modo fragili o aggredibili. Se tutto questo è vero, non

v'è dubbio che, a regime, questa condizione sarebbe insopportabile, ma da parte di tutti si spera che la situazione sia al più presto superata. Sarebbe, in sostanza, insopportabile che apparati dello Stato – burocraticamente eccellenti, senz'altro assai qualificati – potessero mettere in discussione la libertà del Parlamento di produrre nuove norme e di attestare le risorse a sostegno delle stesse in modo diverso da come, a legislazione vigente, ci è dato di apprendere. Ma questo è.

Ebbene, in questa fase non posso non tener conto delle osservazioni critiche poc'anzi evidenziate anche dalla senatrice Magistrelli (più controlli per garantire la sicurezza nelle strade, più prevenzione, più efficienza di manutenzione, più informazioni) nelle quali anche noi, come la relatrice di minoranza sa, ci riconosciamo. Anche noi siamo d'accordo che si poteva fare di più. Però siamo stati costretti a muoverci all'interno di uno schema rigido che ci è stato impossibile modificare, alterare o alleggerire. E ritengo che all'interno di questo schema si sia fatto qualcosa di molto positivo, perché il riparto delle risorse aggiuntive darà risorse nuove per realizzare interventi per una maggiore sicurezza, maggiori controlli e maggiori investimenti. Resterà il problema di porci, all'indomani del superamento di questa crisi finanziaria che ha toccato in maniera devastante la Grecia e sta toccando altri Paesi, in una seconda fase di politica economica, che non si limiti a rispettare la cosiddetta religione di Maastricht ma pensi anche che nella concorrenza globale: nella società globalizzata, la competitività è la regola con cui un Paese sta o non sta sul mercato, sta o non sta nelle condizioni di reggere la concorrenza che arriva da tutti gli altri Paesi. E allora, in questo senso, anch'io auguro che arrivi presto questa seconda fase, che si riaprano i cordoni della borsa e si metta in conto di fare una politica mirata più alla crescita che all'obbedienza cieca di parametri che, anche a mio modo di vedere, sono superati ancorché oggi siano utili a mantenere la barca in equilibrio.

Per questi motivi, signor Presidente, ribadisco il voto favorevole del PdL sul provvedimento. (*Applausi dal Gruppo PdL e dai banchi del Governo. Congratulazioni.*)

GIARETTA (*PD*). Domando di parlare per dichiarazione di voto in dissenso dal mio Gruppo.

PRESIDENTE. Ne prendo atto e le do la parola.

GIARETTA (*PD*). Signor Presidente, non parteciperò al voto. Non potrei naturalmente votare contro, perché il provvedimento contiene molte norme importanti per la sicurezza stradale, e sono grato dell'encomiabile lavoro dei colleghi, in particolare del mio Gruppo. Del resto, l'ampio consenso che il provvedimento ha conseguito mi consente di segnalare in modo solitario una questione. È l'impianto generale del provvedimento che non mi convince: nuovi oneri, nuovi divieti, nuovi obblighi. Lo Stato non è in grado di far rispettare quelli esistenti e noi ne aggiungiamo di nuovi, pensando di adempiere ad un nostro dovere: ma questi resteranno

inadempiti come gli altri, e non ne valutiamo sufficientemente l'effettiva necessità e realizzabilità.

Faccio solo un esempio: si obbligheranno tutti i pubblici esercizi a dotarsi di un etilometro, obbligo già previsto nei grandi esercizi come le discoteche, in cui si va a bere, si va a bere molto e purtroppo anche a consumare altre sostanze. Sono serviti a poco o nulla. Adesso, con queste norme, anche l'ultimo bar dell'ultimo paesino d'Italia, dove si trovano i tre pensionati a giocare a carte e a bere, come si dice dalle nostre parti, un'«ombra», un bicchiere di vino, dovrà avere l'etilometro e un adeguato spazio di riposo. Nessuno utilizzerà questo etilometro, però i produttori di etilometri avranno un bel vantaggio! (*Applausi dei senatori Sbarbati, Galperti e Scarpa Bonazza Buora*). Nessuno lo utilizzerà, perché questo succede nelle discoteche. Ma perché esercizi, microimprese, oberate da una congerie di norme fiscali, sanitarie e autorizzative devono farsi carico anche di questo? Chi è attento, cari colleghi, o non beve o si è comprato l'etilometro e lo tiene in macchina. Perché dobbiamo prevedere in tutta Italia etilometri che resteranno in un angolo di questi esercizi, inutilizzati?

Dobbiamo avere, cari colleghi, più fiducia nei cittadini e nella promozione attiva di comportamenti responsabili: non moltiplicazione di obblighi o divieti, ma collaborazione. Con un piano concordato con i pubblici esercizi, invece di norme superflue, si otterrebbe molto di più. O con un piano organizzato con le associazioni rappresentative dei ciclisti: invece del casco obbligatorio per legge, che per fortuna è stato corretto, era l'occasione per approvare i disegni di legge dei colleghi della maggioranza e dell'opposizione che prevedono più piste ciclabili, più itinerari ciclabili in campagna, più aiuti per le campagne delle associazioni ciclistiche e per l'adozione di comportamenti virtuosi.

In questo modo si ottengono risultati concreti e duraturi, che camminano sulle gambe di una convinzione collettiva piuttosto che su quelle un po' pretenziose, cari colleghi, di uno Stato regolatore di ogni comportamento umano. (*Applausi dal Gruppo PD*).

PRESIDENTE. Colleghi, vi invito a prendere posto. Procediamo alla votazione.

INCOSTANTE (*PD*). Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

#### *Votazione nominale con scrutinio simultaneo*

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, del disegno di legge n. 1720 nel suo complesso.

Dichiaro aperta la votazione.

(*Segue la votazione*).

Proclamo il risultato della votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico:

Senatori presenti .....	264
Senatori votanti .....	263
Maggioranza .....	132
Favorevoli .....	138
Contrari .....	3
Astenuti .....	122

**Il Senato approva.** (*v. Allegato B*).

Restano pertanto assorbiti i disegni di legge nn. 116, 129, 363, 462, 622, 669, 685, 951, 1127, 1242, 1444, 1482, 1487, 1601, 1667, 1692, 1732, 1778, 1783 e 1916.

MARINARO (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARINARO (*PD*). Signor Presidente, stavo discutendo con la Presidente della 14ª Commissione e ho sbagliato nel voto: intendevo astenermi.

VALENTINO (*PdL*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VALENTINO (*PdL*). Signor Presidente, anch'io volevo segnalare che per errore ho espresso un voto contrario, mentre volevo esprimere un voto favorevole.

GARAVAGLIA Mariapia (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GARAVAGLIA Mariapia (*PD*). Anch'io ho sbagliato, Presidente.

SPADONI URBANI (*PdL*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SPADONI URBANI (*PdL*). Signor Presidente, stavo salendo verso il mio posto insieme al senatore Valentino ma non ho fatto in tempo a votare.

PRESIDENTE. La Presidenza ne prende atto.

### Sui lavori del Senato

PRESIDENTE. Come preannunciato per le vie brevi ai Gruppi, nonché agli interroganti e al Governo, la seduta pomeridiana di oggi dedicata al sindacato ispettivo, già prevista per le ore 16, è anticipata alle ore 15,30.

#### **Deliberazione ai sensi dell'articolo 136, comma 2, secondo periodo, del Regolamento in ordine al disegno di legge:**

**(1167-B/bis) *Deleghe al Governo in materia di lavori usuranti, di riorganizzazione di enti, di congedi, aspettative e permessi, di ammortizzatori sociali, di servizi per l'impiego, di incentivi all'occupazione, di apprendistato, di occupazione femminile, nonché misure contro il lavoro sommerso e disposizioni in tema di lavoro pubblico e di controversie di lavoro (Rinviato alle Camere dal Presidente della Repubblica, ai sensi dell'articolo 74 della Costituzione) (Approvato dalla Camera dei deputati) (ore 11,20)***

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la deliberazione ai sensi dell'articolo 136, comma 2, secondo periodo, del Regolamento in ordine al disegno di legge n. 1167-B/bis, già approvato dalla Camera dei deputati.

Ricordo che il disegno di legge, a norma dell'articolo 74 della Costituzione, è stato rinviato alle Camere dal Presidente della Repubblica il 31 marzo 2010 per una nuova deliberazione.

Ha facoltà di parlare il senatore Castro per illustrare la proposta di limitazione della discussione QP1, avanzata dalle Commissioni riunite 1ª e 11ª.

#### **Presidenza della vice presidente BONINO (ore 11,21)**

CASTRO (*PdL*). Signora Presidente, il 31 marzo il Presidente della Repubblica ha chiesto alle Camere di valutare l'opportunità di deliberare nuovamente intorno al disegno di legge in materia di lavoro collegato alla finanziaria. La Camera dei deputati è intervenuta sugli articoli 17, in misura di mero coordinamento tecnico, 20, 30, 31, 32 e 50. Già in Commissione lavoro si è ritenuto opportuno, con un voto conforme, di mantenere nell'esame da parte del Senato la medesima perimetrazione realizzata alla Camera. (*Brusio*).

PRESIDENTE. Mi scusi, senatore Castro. Colleghi, per cortesia, è una discussione rapida e limitata; ciononostante se si potesse tenere con



un rumore di fondo più contenuto ciò consentirebbe al senatore Castro di svolgere la sua relazione.

Prego, senatore Castro.

CASTRO, *relatore*. Dicevo dunque come la Camera abbia limitato il proprio esame ed il proprio intervento agli articoli 20, 30, 31, 32 e 50, intervenendo con una norma di mero coordinamento sull'articolo 17.

Conformemente a quanto deliberato dalle Commissioni riunite del Senato nei giorni scorsi, chiedo che l'Aula confermi la medesima perimetrazione dei lavori adottata dalla Camera dei deputati e dunque chiedo che l'esame del disegno di legge sia limitato: all'articolo 20, che dispone l'interpretazione autentica dell'articolo 2 della legge n. 51 del 1955; all'articolo 30 in materia di clausole generali e di certificazione del contratto di lavoro; all'articolo 31, che modifica le disposizioni del codice di procedura civile in materia di conciliazione e di arbitrato nelle controversie individuali di lavoro; all'articolo 32, che concerne decadenza e disposizioni in materia di contratto di lavoro a tempo determinato e all'articolo 50, che contiene invece disposizioni in materia di collaborazioni coordinate e continuative, con l'aggiunta di una mera norma di coordinamento tecnico, con la quale la Camera è intervenuta sull'articolo 17 per aggiornare i termini di decorrenza dell'entrata in vigore della medesima legge. Chiedo quindi che l'Assemblea del Senato si pronunci conformemente a quanto proposto dalle Commissioni riunite. (*Applausi del senatore Centaro*).

PRESIDENTE. Ricordo che nella discussione può prendere la parola non più di un rappresentante per Gruppo parlamentare, per non più di dieci minuti.

CARLINO (*IdV*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARLINO (*IdV*). Signora Presidente, colleghi, è ovvio che nella discussione odierna non si può non partire dal messaggio del Presidente della Repubblica. Sulla base di esso la Camera dei deputati ha ritenuto di dover intervenire solo su cinque articoli del cosiddetto collegato lavoro. Credo che questa scelta, pur certamente legittima, sia errata e non possa essere condivisa da questo ramo del Parlamento, perché nasce da un'interpretazione eccessivamente restrittiva proprio del messaggio presidenziale. Il giudizio negativo del Capo dello Stato, se si appunta in particolare sugli articoli 20, 30, 31, 32 e 50 del provvedimento, non si limita però a essi ma investe l'intero provvedimento e questo sia nel merito che nel metodo. Da un lato, viene infatti stigmatizzata l'estrema eterogeneità di tutto il provvedimento, dall'altro viene sottolineata la criticabile tendenza a legiferare con provvedimenti *omnibus*. Come sottolineato dal Presidente, l'eterogeneità, la lunghezza e la complessità del testo hanno effetti negativi

sulla comprensibilità delle disposizioni, sull'organicità del sistema normativo e quindi sulla certezza del diritto.

Originariamente il provvedimento, nato dallo stralcio di un provvedimento collegato alla finanziaria del 2009, avrebbe dovuto essere una delega al Governo per la riorganizzazione della normativa in tema di lavoro pubblico e privato, lavori usuranti, riorganizzazione di enti, congedi aspettative e permessi, lavoro sommerso, controversie di lavoro, ammortizzatori sociali. Nel corso delle varie letture parlamentari sono state via via eliminate tutte le principali e più controverse disposizioni in tema di lavoro e in particolare quelle sulla mancata regolarizzazione dei precari nella pubblica amministrazione, che il ministro Brunetta ha preferito inserire in un provvedimento *ad hoc*.

Ricordo che inizialmente il provvedimento si componeva di soli nove articoli, ma nel corso del suo lunghissimo e travagliato *iter*, iniziato il 5 agosto del 2008, è stato gonfiato ad opera del Governo e della maggioranza fino a contare ben 50 articoli sulle materie più disparate, dalle disposizioni sul *doping* a quelle in tema di sanità, dalle elezioni universitarie ai trasferimenti dei ricercatori, dalle norme sulla *privacy* in materia di notizie concernenti lo svolgimento delle prestazioni di chi è addetto ad una funzione pubblica a quelle sulle vaccinazioni obbligatorie. Il risultato è, come sottolineato dal Presidente della Repubblica e già denunciato da noi dell'opposizione in precedenti passaggi parlamentari, un provvedimento in cui, accanto a norme avulse dall'oggetto del provvedimento e dal contesto in cui sono inserite, la normativa e le deleghe al Governo in tema di lavoro costituiscono solo una minima parte dell'insieme.

Per quanto peraltro concerne nello specifico questa materia, non si può assolutamente dividerne il merito. Siamo sostanzialmente in presenza di una serie di deleghe in bianco al Governo per quanto concerne la disciplina in materia di lavori usuranti, la riorganizzazione degli enti vigilati dal Ministero del lavoro e delle politiche sociali e del Ministero della salute e il riordino della normativa in materia di congedi aspettative e permessi: deleghe che significano l'espropriazione del Parlamento e della sua funzione legislativa su materie di importanza capitale nell'attuale momento di crisi economica e sociale.

Ed ancora: l'attenuazione delle sanzioni contro il lavoro sommerso, le modifiche alla disciplina sull'orario di lavoro, la disciplina in materia di rapporto di lavoro a tempo parziale, la nuova normativa in materia di aspettativa dei dipendenti pubblici, la modifica alla disciplina in materia di permessi per l'assistenza ai portatori di handicap.

E poi le norme sul contratto di apprendistato, che hanno costituito (lo ricordiamo benissimo tutti), insieme all'arbitrato, l'oggetto di più aspro dibattito nel corso dell'ultimo passaggio parlamentare del «collegato lavoro». Una pessima norma con cui si abbassa il limite scolastico obbligatorio, attualmente di sedici anni, consentendo, a chi lo volesse, di iniziare a lavorare come apprendista già a quindici anni. Una disposizione controcorrente rispetto all'orientamento dell'Unione europea e che rischia di innalzare ulteriormente i livelli di abbandono scolastico in Italia.

E ancora, l'uso strumentale delle norme sulla certificazione del contratto di lavoro.

Ed infine, il famigerato articolo 31, l'introduzione dell'arbitrato obbligatorio in materia di controversie individuali di lavoro, su cui non a caso in particolare il presidente Napolitano punta il dito. A tale proposito sono certamente da valutare in maniera positiva le modifiche apportate alla Camera dei deputati, tuttavia ci sarebbe ancora molto da fare per migliorare l'articolo.

Purtroppo, l'orientamento del Governo, a leggere le dichiarazioni di vari suoi esponenti, sembra essere esattamente l'opposto: la volontà di deregolamentare la materia del lavoro e dei contratti, nella logica di un incontro cosiddetto libero delle forze del lavoro nell'ambito del mercato. Ma il rafforzamento e la valorizzazione dell'autonomia delle parti non fa i conti con la diversità delle parti stesse; non si garantisce, infatti, la parte più debole, ovvero il lavoro e colui che fornisce il lavoro, ma è favorita ancora una volta l'azienda, proprio perché ha di fronte degli interlocutori deboli.

La drammatica attuale situazione del lavoro in Italia, caratterizzata dalla presenza di un vero e proprio esercito di lavoratori precari, richiede e richiede ben altro approccio e ben altre soluzioni.

Riesaminando l'intero testo potremmo, per esempio, rivedere i tempi della riforma degli ammortizzatori sociali, per i quali invece è stata prevista una ennesima proroga.

Questo l'invito che a nome del Gruppo Italia dei Valori rivolgo a tutta l'Assemblea: se vogliamo davvero rendere un servizio al Paese e rispondere realmente ai rilievi del presidente Napolitano, allora che il voto di questa Assemblea sia a favore della ridiscussione nella sua interezza del collegato lavoro. (*Applausi dal Gruppo IdV e della senatrice Biondelli*).

GHEDINI (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GHEDINI (*PD*). Signora Presidente, colleghi, il Gruppo del Partito Democratico si è espresso negativamente in Commissione e intende ribadire ora la propria contrarietà alla proposta del relatore di limitare l'esame del provvedimento ai soli articoli già esaminati e modificati alla Camera.

Le ragioni di questa contrarietà sono molte e, innanzitutto, sono rinvenibili, come è stato detto dalla collega, nel messaggio motivato con cui il Presidente della Repubblica ha rinviato alle Camere per una nuova deliberazione il provvedimento.

Vale la pena ricordare che questo evento accade per la prima volta dall'inizio di questa legislatura: è la prima volta che il Presidente utilizza questo potere straordinario conferitogli dalla Costituzione.

Nel proprio messaggio il Presidente richiama puntualmente l'*iter* parlamentare della legge, mettendo in evidenza il «travaglio» che l'ha carat-

terizzata e che ha portato, dopo oltre diciotto mesi di discussione, all'approvazione di una legge di straordinaria ampiezza e complessità.

Vale ricordare che, nel corso dell'*iter*, sono stati espunti dal testo, anche grazie alla discussione parlamentare, numerosissimi altri articoli inerenti le materie più disparate, ma che sono ancora presenti numerosi articoli (ne abbiamo individuati tredici!) il cui contenuto non è coerente con la rubrica del provvedimento, con le materie del lavoro e con le competenze delle Commissioni chiamate a svolgere in sede referente l'esame del provvedimento.

Un esempio per tutti: ben cinque articoli, dall'8 al 12, intervengono regolando questioni attinenti il personale universitario e sulla riforma dell'università è in corso, proprio presso la Commissione istruzione pubblica, beni culturali del Senato, la discussione di un testo di riforma. Non capiamo quale sia la logica in ragione della quale si separa e si disperde la discussione e la deliberazione sulla medesima materia, con risultati certamente disorganici e di cattiva legislazione.

È proprio sul tema della cattiva qualità della legislazione che mi vorrei soffermare. Il presidente Napolitano rimarca come la «marcata eterogeneità» del provvedimento delimiti un modo di legiferare, più volte censurato anche dal nostro Gruppo qui al Senato, con interventi e documenti e con una mozione; una modalità che «mina la certezza del diritto», rendendo le leggi non conoscibili e non comprensibili in piena violazione del principio democratico.

Non si tratta di un rilievo marginale: non assumerlo come guida del riesame del provvedimento, limitando l'esame ai soli cinque articoli esplicitamente oggetto di osservazione significa andare verso un indebolimento della presunzione di conoscenza delle leggi e del, conseguente, dovere di rispettarle.

Si può, inoltre, facilmente prevedere il fiorire di esercizi interpretativi e lo sviluppo esponenziale di quel contenzioso, la cui deflazione appare tra gli obiettivi espliciti del provvedimento, con conseguenti costi supplementari per lo Stato, per i cittadini e per le imprese.

Ci sembra strano non riscontrare questa sensibilità in un Governo e in una maggioranza che hanno fatto della semplificazione e della sburocratizzazione una bandiera, propagandata ogni giorno e con ogni mezzo. Una legislazione oscura, non esplicita, non accessibile è la rappresentazione più chiara della lontananza delle istituzioni dai cittadini e del venir meno della loro legittimità democratica.

Questo è tanto più vero quando, come ricorda il Presidente, i «provvedimenti legislativi» siano «relativi a materie di particolare rilievo e complessità» e «disciplinino temi di indubbia delicatezza sul piano sociale, attinenti alla tutela della salute e di altri diritti dei lavoratori».

Il presidente Napolitano ci consegna l'occasione – preziosa e non ricusabile – di svolgere al meglio il nostro lavoro, riconsiderando il provvedimento nella sua totalità, migliorandone la qualità sia redazionale che di contenuto. Se non lo faremo avremo sprecato un'occasione preziosa e l'auspicio del Presidente sarà caduto nel vuoto. Non farlo significa non co-

gliere l'opportunità di riconsiderare temi di grande rilevanza, soprattutto in riferimento alla grave crisi economica ed occupazionale che l'Italia sta attraversando.

In questa fase il disegno di legge «lavoro» avrebbe dovuto essere, dovrebbe essere una grande legge di riforma del mercato del lavoro, degli strumenti per proteggerlo, promuoverlo, qualificarlo, accompagnarlo attraverso la crisi e verso il suo superamento. Si muove invece su tutt'altri binari: quelli della destrutturazione dei diritti e della frammentazione delle misure.

Noi apprezziamo le correzioni intervenute nella rilettura alla Camera, grazie al rinvio disposto dal Presidente, nei cinque articoli che sono stati oggetto del riesame. Sono un primo passo; bisogna compierne altri. Non tutte le criticità segnalate dal Capo dello Stato sono state risolte: auspichiamo che nella lettura al Senato si possa procedere al miglioramento del testo affermando soluzioni più semplici e nette, di piena coerenza del testo con i principi costituzionali e con le disposizioni di legge che tutelano i diritti costituzionali e fondamentali dei lavoratori, distinguendole dalle materie regolate dalla contrattazione collettiva, sulla cui regolazione anche in presenza di contenzioso le parti sociali devono essere sovrane.

Ma vi sono nel testo numerose altre previsioni che destano grave preoccupazione e che meritano di essere ridiscusse. Le cito rapidamente (le ha ricordate anche la collega che mi ha preceduto). Si tratta dell'ulteriore dilazione dei termini di esercizio della delega sui lavori usuranti; dell'ulteriore differimento dell'esercizio della delega sulla riforma degli ammortizzatori sociali e sulle riforme per favorire l'occupazione femminile; del ridimensionamento delle procedure e delle sanzioni finalizzate al contrasto del lavoro sommerso; della revisione delle norme in materia di orario di lavoro, che – fra l'altro – hanno aperto la strada alla possibilità di ammettere ai negoziati e agli accordi derogatori dei contratti collettivi sigle sindacali con esclusiva rappresentatività territoriale; di molte norme che penalizzano particolarmente le lavoratrici, fra cui quella sulla revisione dei contratti *part-time* nella pubblica amministrazione; da ultimo, ma non ultimo per importanza, si tratta di un intervento di inusitata gravità, quello dell'articolo 48, comma 8, in base al quale si prevede che l'ultimo anno dell'obbligo di istruzione possa essere assolto «anche nei percorsi di apprendistato», abbassando di fatto a quindici anni l'età di accesso al lavoro.

Per tutte queste ragioni, ribadiamo la nostra totale contrarietà a limitare l'esame ai soli articoli proposti dal relatore e invitiamo la maggioranza a rivedere la propria decisione, ormai non più sostenuta nemmeno dall'obiettivo di giungere rapidamente all'approvazione definitiva del testo: infatti sono già state annunciate modifiche al testo dei cinque articoli oggetto dell'esame presso la Camera, che imporranno naturalmente un'ulteriore lettura, dopo la lettura del Senato, da parte della Camera stessa. Non c'è quindi un fattore tempo a sollecitarci. Auspichiamo che si tratti di interventi rispettosi dei miglioramenti prodotti dalla discussione parla-

mentare e delle sollecitazioni pervenute dal Capo dello Stato e non di mere riproposizioni della visione unilaterale del Governo.

E d'altro canto, e da ultimo, il disegno di legge sarà nuovamente votato – articolo per articolo e poi nel suo complesso, come prevede l'articolo il comma 2 dell'articolo 136 del nostro Regolamento – giungendo ad una nuova deliberazione complessiva. Non si vede quindi nemmeno da questo punto di vista il motivo per cui, se il testo deve essere integralmente rivotato, l'esame e la discussione debbano essere limitati ai soli cinque articoli indicati dal senatore Castro.

È più che mai importante che il Parlamento si dimostri all'altezza del compito e intervenga legiferando nell'interesse dei lavoratori tutti e dei cittadini, con la trasparenza e la ponderazione necessarie. Gli strumenti e il tempo ci sono; occorrerebbe la volontà di farlo. (*Applausi dal Gruppo PD e del senatore Pardi*).

GIULIANO (*PdL*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIULIANO (*PdL*). Signora Presidente, il presente disegno di legge – com'è stato ricordato – ha avuto una vita travagliata. Nato con pochi articoli, man mano ha ricevuto una sorta di implementazione che l'ha portato alle dimensioni che tutti quanti conosciamo. Siamo ormai in sesta lettura e le vicende sono note. In data 31 marzo 2010 il Presidente della Repubblica, con un messaggio diretto alle Camere, ha rilevato una serie di osservazioni, in modo particolare dubitando della costituzionalità (anche se non in maniera abbastanza chiara e specifica) di alcune questioni. Egli ha fatto anche un discorso di carattere generale in ordine alla tecnica di legiferazione, che non è un problema recente, ma è un problema ormai noto, sul quale più volte le due Camere si sono soffermate, e riguarda la chiarezza e l'omogeneità delle materie trattate e la uniformità di tutto il provvedimento. Si sa bene che il dibattito parlamentare spesso spazia, si amplia e necessariamente porta a far diventare più vasto il bacino di discussione della legge stessa, così come è accaduto in questo caso.

Il disegno di legge è già stato esaminato dalla Camera, dove sono state apportate determinate modifiche; indubbiamente i rilievi e le osservazioni mossi dal Presidente sono stati tutti presi in considerazione. I punti focali sui quali maggiormente si è accentrata l'attenzione del Presidente della Repubblica riguardavano in modo particolare l'arbitrato. Si è detto che lo strumento certamente non consentiva la difesa del lavoratore, soprattutto nel momento delicato della costituzione del rapporto di lavoro, e che poteva riguardare anche un altro momento delicato: quello della risoluzione del rapporto di lavoro. Va ricordato che in proposito vi era stato un avviso comune tra Ministero del lavoro, CISL, UIL e UGL in ordine all'esclusione dell'arbitrato in tale evenienza.

Le modifiche apportate dalla Camera per la maggior parte ci soddisfano, in quanto pongono la possibilità dell'arbitrato in un momento suc-

cessivo all'espletamento del periodo di prova e quindi garantiscono il lavoratore nel momento in cui il rapporto si consolida e diventa definitivo; esse non offrono quindi spazio a quelle titubanze e a quelle debolezze che forse giustamente sono state richiamate.

È stato indicato anche un principio che ci sembra molto conferente con i richiami presenti nel messaggio del Presidente della Repubblica. Mi riferisco, in modo particolare, al richiamo ai principi regolatori della materia, derivanti anche dagli obblighi comunitari. Non si tratta quindi di un arbitrato che si allontani dalle regole o dai principi generali dell'ordinamento, ma di un arbitrato che tiene conto di questi principi e di queste circostanze. Quindi, uno dei punti fondamentali sicuramente è stato preso in considerazione.

Questo è avvenuto anche per altre questioni. In modo particolare sono stati richiamati gli articoli 20, 30, 31, 32 e 50 e, indirettamente, anche l'articolo 17. L'articolo 20 dispone un'interpretazione autentica della legge 12 febbraio 1955, n. 51. (*Brusio*).

PRESIDENTE. Colleghi, consentite al senatore Giuliano di svolgere il suo intervento.

GIULIANO (*PdL*). L'articolo 30 riguarda la certificazione del contratto di lavoro. L'articolo 50 (sul quale si erano accentrati maggiormente le attenzioni e i rilievi dell'opposizione) concerne le collaborazioni coordinate e continuative. Ecco perché riteniamo che la discussione e la perimetrazione sia assolutamente corretta e riguardi l'ambito entro il quale il Presidente della Repubblica ha invitato le Camere a riflettere.

Invito l'Aula a votare in questo senso e per questa perimetrazione proposta dal relatore, senatore Castro. (*Applausi dal Gruppo PdL*).

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta di limitazione della discussione QP1, avanzata dalle Commissioni riunite.

**È approvata.**

INCOSTANTE (*PD*). Chiediamo la controprova.

PRESIDENTE. Ordino la chiusura delle porte. Procediamo alla controprova mediante procedimento elettronico.

Prego ciascuno di votare per sé e chiedo ai senatori Segretari di verificare.

**È approvata.**

Abbiamo così terminato l'ordine del giorno della seduta odierna.

**Sul 34° anniversario del terremoto del Friuli**

PERTOLDI (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PERTOLDI (*PD*). Signora Presidente, onorevoli colleghi, ricorre oggi il 34° anniversario del terremoto che colpì il Friuli. Ricordare è necessario perché il terremoto fu una vicenda dai risvolti epici, umani e religiosi, una sorta di anno zero che ha creato il modello friulano degli interventi nelle emergenze – modello non facilmente esportabile perché profondamente radicato nella natura del popolo che lo ha reso possibile, ma esempio su cui fondare ogni opera di ricostruzione futura – con una classe politica che rispose compatta.

È giusto continuare a ricordare, perché non c'è futuro se non c'è memoria, e un Paese non può guardare avanti se non trova le radici del suo trascorso. Fu allora una tragedia, ma da essa emerse la forza del carattere del popolo friulano, della cultura e della solidarietà. Il sisma del Friuli generò il modello della Protezione civile, che nacque lì, da quella esperienza, e lì, nella fase della ricostruzione (prima delle fabbriche e delle scuole, poi delle case ed infine delle chiese), si è prefigurato anche un modello di federalismo virtuoso, solidale, sviluppato con responsabilità dai sindaci e dalle popolazioni di ogni Comune terremotato. È stata una lezione di buonsenso, senza litigiosità e senza conflitti. (*Applausi dal Gruppo PD e dei senatori Astore e De Feo. Congratulazioni*).

SARO (*PdL*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SARO (*PdL*). Signora Presidente, ho chiesto di intervenire per la stessa ragione del collega Pertoldi, che ha ricordato l'anniversario del terribile terremoto del Friuli. Fu un terremoto devastante, che provocò oltre 1.000 morti e 100.000 senzatetto; un terremoto che venne gestito in modo unitario da tutte le forze politiche e da tutte le istituzioni, diventando un esempio per l'Italia di come si affrontano e si gestiscono calamità di questo genere.

È giusto ricordare questo anniversario, per ricordare i tanti morti, ma anche e soprattutto per ricordare come situazioni di questo genere, se affrontate con spirito unitario e costruttività, alla fine portano a grandi risultati. In sei-sette anni il Friuli venne ricostruito, 100.000 case vennero realizzate – quindi un numero consistente – 100.000 vennero riparate e sistemate e venne rilanciato tutto l'apparato produttivo e culturale di quella terra. Oggi è giusto riportare questo esempio, anche per altre situazioni, come quella dell'Abruzzo, dove tanto si è fatto, ma dove ancora tanto rimane da fare. (*Applausi dal Gruppo PdL e dei senatori Negri e Tonini*).



BONFRISCO (*PdL*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BONFRISCO (*PdL*). Signora Presidente, intervengo per aggiungere alle parole importanti ed esaustive dei colleghi che mi hanno preceduto solo una notazione, non certo a margine. Quel terremoto e le dinamiche che portarono alla coscienza da parte del Paese di una serie di emergenze (in quell'occasione in particolare l'emergenza venne affrontata con particolare spirito di iniziativa e con un senso tutto italiano della solidarietà) vide al centro di quei soccorsi e anche della ricostruzione una figura, quella dell'alpino, che poi tutti gli italiani avrebbero continuato ancor più ad amare. Mi riferisco all'Associazione nazionale degli alpini, a tutti gli alpini friulani e a tutti gli alpini d'Italia, che in quei giorni, con grande spirito di sacrificio, misero a disposizione tutto il loro tempo, tutta la loro volontà, tutta la loro straordinaria capacità, suggellata da quella grande umanità che fa del loro il Corpo più amato dagli italiani. (*Applausi dal Gruppo PdL*).

\* PITTONI (*LNP*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PITTONI (*LNP*). Signora Presidente, oltre a ricordare il dramma che ha colpito la mia terra in quella giornata, faccio presente che ciò che è accaduto successivamente rappresenta un esempio di vere e proprie prove tecniche di federalismo. È un messaggio che rivolgo a chi teme la riforma federalista, avviata l'anno scorso: proprio in Friuli abbiamo un bell'esempio, un punto di partenza dell'esperienza che è partita in questa legislatura e che entro la fine di essa contiamo di rendere operativa.

Vogliamo realizzare il federalismo fiscale, che peraltro può essere il primo modo concreto di affrontare le difficoltà che ha il nostro Paese a causa di corruzione e sprechi. A tal fine, possiamo seguire la strada che è stata intrapresa nel 1976.

Crediamo che questa sia la soluzione per tenere insieme il Paese. Forse la Lega, che viene additata come la forza che punta alla disgregazione del Paese, invece è proprio quella che propone il progetto che l'Italia può tenerla insieme. (*Applausi del senatore Bodega*).

### **Su disposizioni di Trenitalia relative ai viaggiatori di etnia rom**

DI GIOVAN PAOLO (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI GIOVAN PAOLO (*PD*). Signora Presidente, intervengo solo per fare una segnalazione e anche, ovviamente, per formulare una richiesta.

È scritto infatti sui giornali di oggi che le Ferrovie avrebbero autorizzato l'utilizzo di un modulo per la linea Roma-Avezzano, e in particolar modo per la zona situata all'altezza di Salone, dove è situato un campo rom e in cui è concentrata una parte stanziale di rom e una parte che è stata spostata. Con questo modulo si chiede ai capistazione e ai capitreno di indicare quante persone di etnia rom salgono sul treno.

Poiché a vista nessuno potrebbe o dovrebbe essere identificato per motivi etnici, ammesso che – come diceva Einstein – le etnie esistano, chiedo che venga discusso un atto di sindacato ispettivo al riguardo, che ancora non abbiamo avuto il tempo di presentare: chiediamo che venga discusso urgentemente, perché sicuramente troveremo le firme necessarie. Spero che il Governo, visto che conosce in anticipo l'intenzione di presentare questo atto, riesca a rispondere entro 15 giorni. Questo è un errore dovuto a ignoranza: non ne facciamo particolare colpa alle Ferrovie, perché non tutti possono sapere che qualcuno sbaglia per questi motivi. Esso va però immediatamente eliminato e occorre chiedere scusa subito. (*Applausi dal Gruppo PD*).

PRESIDENTE. Senatore Di Giovan Paolo, in attesa della presentazione dell'atto di sindacato ispettivo, la Presidenza si farà carico della sua richiesta.

### **Interpellanze e interrogazioni, annunzio**

PRESIDENTE. Comunico che sono pervenute alla Presidenza interpellanze e interrogazioni, pubblicate nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

Ricordo che il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi, alle ore 15,30, anziché alle ore 16, con l'ordine del giorno già stampato e distribuito.

La seduta è tolta (*ore 11,55*).

Allegato A

## DISEGNO DI LEGGE

**Disposizioni in materia di sicurezza stradale (1720)**ARTICOLI APPROVATI IN SEDE REDIGENTE  
DALLA 8ª COMMISSIONE PERMANENTE

## CAPO I

MODIFICHE AL CODICE DELLA STRADA, DI CUI AL DECRETO  
LEGISLATIVO 30 APRILE 1992, N. 285

## Art. 1.

*(Modifiche agli articoli 6, 59, 77, 79 e 80 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di pneumatici invernali, di veicoli con caratteristiche atipiche, di produzione e commercializzazione di sistemi, componenti ed entità tecniche di tipo non omologato, di sanzioni per veicoli circolanti in condizioni di non efficienza e di omessa revisione)*

1. La lettera *e*) del comma 4 dell'articolo 6 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, di seguito denominato «decreto legislativo n. 285 del 1992», è sostituita dalla seguente:

«*e*) prescrivere che i veicoli siano muniti ovvero abbiano a bordo mezzi antisdrucchiolevoli o pneumatici invernali idonei alla marcia su neve o su ghiaccio».

2. Al comma 1, alinea, dell'articolo 59 del decreto legislativo n. 285 del 1992 le parole: «elettrici leggeri da città, i veicoli ibridi o multimodali e i microveicoli elettrici o elettroveicoli ultraleggeri, nonché gli altri veicoli» sono soppresse.

3. Dopo il comma 3 dell'articolo 77 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è inserito il seguente:

«3-bis. Chiunque importa, produce per la commercializzazione sul territorio nazionale ovvero commercializza sistemi, componenti ed entità tecniche soggetti ad omologazione di tipo non omologato, oppure privi della richiesta marcatura, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 779 a euro 3.119. I sistemi, i componenti e le entità tecniche di cui al presente comma sono soggetti a sequestro e confisca ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI».

4. Il Governo, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, provvede a modificare l'articolo 122, comma 8, del regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, di seguito denominato «regolamento», riferendo le disposizioni contenute nel medesimo comma 8 agli pneumatici invernali. Entro il medesimo termine di cui al periodo precedente, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con i decreti di cui all'articolo 237 del regolamento, prevede l'obbligo che gli pneumatici montati su autoveicoli, motoveicoli, ciclomotori, rimorchi e filoveicoli rechino marcature legali laterali conformi alla normativa comunitaria, abbiano una pressione adeguata e siano periodicamente sottoposti a una verifica della persistenza delle condizioni di efficienza.

5. Al comma 4 dell'articolo 79 del decreto legislativo n. 285 del 1992, dopo le parole: «non regolarmente installati» sono inserite le seguenti: «, ovvero circola con i dispositivi di cui all'articolo 80, comma 1, del presente codice e all'articolo 238 del regolamento non funzionanti».

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

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

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

c) il terzo periodo è sostituito dai seguenti: «L'organo accertatore annota sul documento di circolazione che il veicolo è sospeso dalla circolazione fino all'effettuazione della revisione. È consentita la circolazione del veicolo al solo fine di recarsi presso uno dei soggetti di cui al comma 8 ovvero presso il competente ufficio del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici per la prescritta revisione. Al di fuori di tali ipotesi, nel caso in cui si circoli con un veicolo sospeso dalla circolazione in attesa dell'esito della revisione, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.842 a euro 7.369. All'accertamento della violazione di cui al periodo precedente consegue la sanzione amministrativa accessoria del fermo amministrativo del veicolo per novanta giorni, secondo le disposizioni del capo I, sezione II, del titolo

VI. In caso di reiterazione delle violazioni, si applica la sanzione accessoria della confisca amministrativa del veicolo».

Art. 2.

(Modifiche agli articoli 7 e 62 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di regolamentazione della circolazione nei centri abitati e di massa dei veicoli ad alimentazione a metano, elettrica e ibrida)

1. Dopo il comma 13 dell'articolo 7 del decreto legislativo n. 285 del 1992, è inserito il seguente:

«13-bis. Chiunque, in violazione delle limitazioni previste ai sensi della lettera *b*) del comma 1, circola con veicoli appartenenti, relativamente alle emissioni inquinanti, a categorie inferiori a quelle prescritte, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 155 a euro 624 e, nel caso di reiterazione della violazione nel biennio, alla sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da quindici a trenta giorni ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI».

2. All'articolo 62 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è aggiunto, in fine, il seguente comma:

«7-bis. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, stabilisce i criteri e le modalità con cui, nel rispetto della normativa comunitaria in materia di tutela dell'ambiente, sicurezza stradale e caratteristiche tecniche dei veicoli che circolano su strada, per i veicoli ad alimentazione a metano, GPL, elettrica e ibrida si può applicare una riduzione della massa a vuoto, pari, nel caso dei veicoli ad alimentazione esclusiva o doppia con gas metano o GPL, alla massa delle bombole di gas metano o GPL e dei relativi accessori e, nel caso dei veicoli ad alimentazione elettrica o ibrida, alla massa degli accumulatori e dei loro accessori, definendo altresì le modifiche alle procedure relative alle verifiche tecniche di omologazione derivanti dall'applicazione del presente comma. In ogni caso la riduzione di massa a vuoto di cui al presente comma non può superare il valore minimo tra il 10 per cento della massa complessiva a pieno carico del veicolo e una tonnellata. La riduzione si applica soltanto nel caso in cui il veicolo sia dotato di controllo elettronico della stabilità».

3. Il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di cui al comma 7-bis dell'articolo 62 del decreto legislativo n. 285 del 1992, introdotto dal comma 2 del presente articolo, è adottato entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

## Art. 3.

*(Modifiche all'articolo 9 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di competizioni sportive su strada)*

1. All'articolo 9 del decreto legislativo n. 285 del 1992, dopo il comma 4 è inserito il seguente:

«4-bis. Fermo restando quanto disposto dall'articolo 193, i veicoli che partecipano alle competizioni motoristiche sportive di cui al presente articolo possono circolare, limitatamente agli spostamenti all'interno del percorso della competizione e per il tempo strettamente necessario per gli stessi, in deroga alle disposizioni di cui all'articolo 78».

## Art. 4.

*(Modifiche all'articolo 10 del decreto legislativo n.285 del 1992, in materia di veicoli eccezionali e trasporti in condizioni di eccezionalità)*

1. All'articolo 10 del decreto legislativo n. 285 del 1992, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il secondo periodo del comma 9 è sostituito dal seguente: «Nel provvedimento di autorizzazione possono essere imposti percorsi prestabiliti ed un servizio di scorta tecnica, secondo le modalità e nei casi stabiliti dal regolamento»;

b) il terzo periodo del comma 9 è soppresso;

c) al comma 17, le parole: «i criteri per la imposizione della scorta tecnica o della scorta della polizia della strada» sono sostituite dalle seguenti: «i criteri per l'imposizione della scorta tecnica»;

d) al comma 18, le parole: «all'obbligo di scorta della Polizia stradale o tecnica» sono sostituite dalle seguenti: «all'obbligo di scorta tecnica».

## Art. 5.

*(Modifiche agli articoli 15, 23 e 24 nonché abrogazione dell'articolo 34-bis del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di decoro delle strade, di pubblicità sulle strade e sui veicoli e di pertinenze delle strade)*

1. All'articolo 15 del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1:

1) alla lettera f), le parole: «gettare o» sono soppresse;

2) dopo la lettera *f*) è inserita la seguente:

«*f-bis*) insozzare la strada o le sue pertinenze gettando rifiuti o oggetti dai veicoli in sosta o in movimento»;

*b*) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

«*3-bis*. Chiunque viola il divieto di cui al comma 1, lettera *f-bis*), è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 250 a euro 1.000»;

*c*) al comma 4, le parole: «ai commi 2 e 3» sono sostituite dalle seguenti: «ai commi 2, 3 e *3-bis*».

2. All' articolo 23 del decreto legislativo n.285 del 1992 sono apportate le seguenti modificazioni:

*a*) al comma 6, le parole: «limitatamente alle strade di tipo E) ed F), per ragioni di interesse generale o di ordine tecnico» sono sostituite dalle seguenti: «nel rispetto di quanto previsto dal comma 1»;

*b*) al comma 7, nel terzo periodo la parola «cartelli» è sostituita dalla seguente: «segnali» e sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: «Sono inoltre consentiti, purché autorizzati dall'ente proprietario della strada, nei limiti e alle condizioni stabiliti con il decreto di cui al periodo precedente, cartelli di valorizzazione e promozione del territorio indicanti siti d'interesse turistico e culturale e cartelli indicanti servizi di pubblico interesse. Con il decreto di cui al quarto periodo sono altresì individuati i servizi di pubblico interesse ai quali si applicano le disposizioni del periodo precedente»;

*c*) al comma *13-bis*, secondo periodo, dopo le parole: «del proprietario o possessore del suolo» sono aggiunte le seguenti: «; a tal fine tutti gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12 sono autorizzati ad accedere sul fondo privato ove è collocato il mezzo pubblicitario»;

*d*) dopo il comma *13-quater* è aggiunto il seguente:

«*13-quater.1*. In ogni caso, l'ente proprietario può liberamente disporre dei mezzi pubblicitari rimossi in conformità al presente articolo, una volta che sia decorso il termine di sessanta giorni senza che l'autore della violazione, il proprietario o il possessore del terreno ne abbiano richiesto la restituzione. Il predetto termine decorre dalla data della diffida, nel caso di rimozione effettuata ai sensi del comma *13-bis*, e dalla data di effettuazione della rimozione, nell'ipotesi prevista dal comma *13-quater*».

3. Nelle more di una revisione e di un aggiornamento degli itinerari internazionali, i divieti e le prescrizioni di cui al comma 7 dell'articolo 23 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come da ultimo modificato dal comma 2 del presente articolo, si applicano alle strade inserite nei citati itinerari che risultano classificate nei tipi A e B. Nel caso di strade inserite negli itinerari internazionali che sono classificate nel tipo C, i divieti e le prescrizioni di cui al periodo precedente si applicano soltanto qualora sus-

sistano comprovate ragioni di garanzia della sicurezza per la circolazione stradale.

4. Il Governo, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, provvede a modificare l'articolo 57 del regolamento, nel senso di prevedere che la pubblicità non luminosa per conto di terzi è consentita, alle condizioni di cui al comma 3 del citato articolo 57, anche sui veicoli appartenenti alle organizzazioni non lucrative di utilità sociale (ONLUS), alle associazioni di volontariato iscritte nei registri di cui all'articolo 6 della legge 11 agosto 1991, n. 266, e alle associazioni sportive dilettantistiche in possesso del riconoscimento ai fini sportivi rilasciato dal Comitato olimpico nazionale italiano (CONI) e nel senso di limitare la pubblicità a mezzo degli altri veicoli destinati a tale uso alla sola sosta nei luoghi consentiti dal comune nei centri abitati, prevedendo altresì verifiche periodiche sull'assolvimento dei prescritti oneri tributari.

5. Dopo il comma 5 dell'articolo 24 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è inserito il seguente:

«5-bis. Per esigenze di sicurezza della circolazione stradale connesse alla congruenza del progetto autostradale, le pertinenze di servizio relative alle strade di tipo A) sono previste dai progetti dell'ente proprietario ovvero, se individuato, del concessionario e approvate dal concedente, nel rispetto delle disposizioni in materia di affidamento dei servizi di distribuzione di carbolubrificanti e delle attività commerciali e ristorative nelle aree di servizio autostradali di cui al comma 5-ter dell'articolo 11 della legge 23 dicembre 1992, n. 498, e successive modificazioni, e d'intesa con le regioni, esclusivamente per i profili di competenza regionale».

6. L'articolo 34-bis del decreto legislativo n. 285 del 1992 è abrogato.

#### Art. 6.

*(Modifica all'articolo 38 del decreto legislativo n. 285 del 1992,  
in materia di segnaletica stradale)*

1. All'articolo 38 del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 3, le parole: «in caso di urgenza e necessità» sono sostituite dalle seguenti: «in caso di emergenza, urgenza e necessità, ivi comprese le attività di ispezioni delle reti e degli impianti tecnologici posti al di sotto della piattaforma stradale»;

b) al comma 13, le parole: «del pagamento di una somma da euro 78 a euro 311» sono sostituite dalle seguenti: «del pagamento di una somma da euro 389 a euro 1.559».



## Art. 7.

*(Modifica all'articolo 41 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di segnali luminosi)*

1. All'articolo 41, comma 1, del decreto legislativo n. 285 del 1992, dopo la lettera *b*) è inserita la seguente:

«*b-bis*) tabelloni luminosi rilevatori della velocità in tempo reale dei veicoli in transito;».

## Art. 8.

*(Modifiche agli articoli 46 e 190 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di macchine per uso di bambini o di invalidi)*

1. All'articolo 46, comma 1, del decreto legislativo n. 285 del 1992, il secondo periodo è sostituito dal seguente: «Non rientrano nella definizione di veicolo:

*a*) le macchine per uso di bambini, le cui caratteristiche non superano i limiti stabiliti dal regolamento;

*b*) le macchine per uso di invalidi, rientranti tra gli ausili medici secondo le vigenti disposizioni comunitarie, anche se asservite da motore».

2. All'articolo 190, comma 7, del decreto legislativo n. 285 del 1992, dopo le parole: «riservate ai pedoni» sono aggiunte le seguenti: «, secondo le modalità stabilite dagli enti proprietari delle strade ai sensi degli articoli 6 e 7».

## Art. 9.

*(Modifiche all'articolo 85 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone)*

1. All'articolo 85 del decreto legislativo n. 285 del 1992 il comma 2 è sostituito dal seguente:

*a*) il comma 2 è sostituito dal seguente:

«2. Possono essere destinati ad effettuare servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone:

*a*) i motocicli con o senza *sidecar*;

*b*) i tricicli;

*c*) i quadricicli;

*d*) le autovetture;

*e*) gli autobus;

*f*) gli autoveicoli per trasporto promiscuo o per trasporti specifici di persone;

*g*) i veicoli a trazione animale»;

## Art. 10.

*(Modifiche all'articolo 92 del decreto legislativo n. 285 del 1992 e all'articolo 7 della legge 8 agosto 1991, n. 264, in materia di estratto dei documenti di circolazione o di guida)*

1. Il comma 2 dell'articolo 92 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è sostituito dal seguente:

«2. La ricevuta rilasciata dalle imprese di consulenza ai sensi dell'articolo 7, comma 1, della legge 8 agosto 1991, n. 264, e successive modificazioni, sostituisce il documento ad esse consegnato ovvero l'estratto di cui al comma 1 del presente articolo per trenta giorni dalla data di rilascio, che deve essere riportata lo stesso giorno nel registro giornale tenuto dalle predette imprese. Queste devono porre a disposizione dell'interessato, entro i predetti trenta giorni, l'estratto di cui al comma 1 del presente articolo ovvero il documento conseguente all'operazione cui si riferisce la ricevuta. Tale ricevuta non è rinnovabile né reiterabile ed è valida per la circolazione nella misura in cui ne sussistano le condizioni».

2. All'articolo 7 della legge 8 agosto 1991, n. 264, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, le parole da: «, quando» fino a: «rilasciano» sono sostituite dalle seguenti: «procede al ritiro del documento di circolazione del mezzo di trasporto o del documento di abilitazione alla guida per gli adempimenti di competenza e rilascia»;

b) il comma 2 è abrogato.

3. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono riviste le caratteristiche della ricevuta rilasciata dalle imprese di consulenza ai sensi dell'articolo 7, comma 1, della legge 8 agosto 1991, n. 264, come modificato dal comma 2 del presente articolo, e sono dettate le regole tecniche per il suo rilascio.

## Art. 11.

*(Modifiche agli articoli 94, 100, 103 e 196 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di rinnovo e aggiornamento della carta di circolazione, di targa personale, di targa dei rimorchi e di solidarietà nel pagamento delle sanzioni)*

1. Il comma 2 dell'articolo 94 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è sostituito dal seguente:

«2. L'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, su richiesta avanzata dall'acquirente entro il termine di cui al comma 1, provvede all'emissione e al rila-

scio di una nuova carta di circolazione che tenga conto dei mutamenti di cui al medesimo comma. Nel caso dei trasferimenti di residenza, o di sede se si tratta di persona giuridica, l'ufficio di cui al periodo precedente procede all'aggiornamento della carta di circolazione».

2. All'articolo 100 del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono apportate le seguenti modificazioni:

*a)* dopo il comma 3, è inserito il seguente:

«*3-bis.* Le targhe di cui ai commi 1, 2 e 3 sono personali, non possono essere abbinate contemporaneamente a più di un veicolo e sono trattate dal titolare in caso di trasferimento di proprietà, costituzione di usufrutto, stipulazione di locazione con facoltà di acquisto, esportazione all'estero e cessazione o sospensione dalla circolazione»;

*b)* al comma 4, le parole: «I rimorchi e» sono soppresse;

*c)* al comma 15, le parole: «Alle violazioni di cui al comma 12» sono sostituite dalle seguenti: «Alle violazioni di cui ai commi 11 e 12».

3. Al comma 1 dell'articolo 103 del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono apportate le seguenti modificazioni:

*a)* al primo periodo, le parole: «, la carta di circolazione e le targhe» sono sostituite dalle seguenti: «e la carta di circolazione»;

*b)* al secondo periodo, le parole: «e delle targhe» sono soppresse.

4. Al comma 1 dell'articolo 196 del decreto legislativo n. 285 del 1992, dopo le parole: «il proprietario del veicolo» sono inserite le seguenti: «ovvero del rimorchio, nel caso di complesso di veicoli».

5. Con regolamento da emanare, ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400, e successive modificazioni, sentite le competenti Commissioni parlamentari, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono disciplinate le modalità di applicazione delle disposizioni degli articoli 94, 100, comma *3-bis*, e 103 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come da ultimo modificati dai commi 1, 2, lettera *a)*, e 3 del presente articolo, anche con riferimento alle procedure di annotazione dei veicoli nell'archivio nazionale dei veicoli, di cui agli articoli 225, comma 1, lettera *b)*, e 226, comma 5, del decreto legislativo n. 285 del 1992, e nel Pubblico registro automobilistico (PRA).

6. Le disposizioni degli articoli 94, 100, comma *3-bis*, e 103 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come da ultimo modificati dai commi 1, 2, lettera *a)*, e 3 del presente articolo, si applicano a decorrere dal sesto mese successivo alla data di entrata in vigore del regolamento di cui al comma 5.

7. Il Governo, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, provvede a modificare il regolamento nel senso di prevedere la disciplina di attuazione delle disposizioni di cui al comma 4 dell'articolo 100 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come da ultimo modificato dal comma 2, lettera *b)*, del presente articolo, con particolare riferimento alla definizione delle caratteristiche costruttive, dimensionali,

fotometriche, cromatiche e di leggibilità delle targhe dei rimorchi degli autoveicoli, tali da renderle conformi a quelle delle targhe di immatricolazione posteriori degli autoveicoli.

8. Le disposizioni del comma 4 dell'articolo 100 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come da ultimo modificato dal comma 2, lettera *b*), del presente articolo, si applicano a decorrere dalla data di entrata in vigore delle modifiche del regolamento di cui al comma 7, e comunque ai soli rimorchi immatricolati dopo tale data. È fatta salva la possibilità di immatricolare nuovamente i rimorchi immessi in circolazione prima della data di cui al periodo precedente.

9. All'attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo l'amministrazione competente provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.

#### Art. 12.

*(Introduzione dell'articolo 94-bis e modifiche agli articoli 94 e 96 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di divieto di intestazione fittizia dei veicoli)*

1. All'articolo 94 del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono apportate le seguenti modificazioni:

*a)* dopo il comma 4 è inserito il seguente:

«*4-bis* Ogni mutamento giuridico nell'intestazione o dell'intestatario di un veicolo, anche qualora dallo stesso non derivi l'obbligo di procedere ai sensi del comma 1, è registrato nell'archivio di cui agli articoli 225, comma 1, lettera *b*), e 226, comma 5, entro sessanta giorni dal suo verificarsi, anche al fine della relativa annotazione sulla carta di circolazione. In caso di omissione si applica il disposto del comma 3»;

*b)* al comma 5, le parole: «previste nel comma 4» sono sostituite dalle seguenti: «previste nei commi 4 e *4-bis*».

2. Dopo l'articolo 94 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è inserito il seguente:

«Art. 94-bis. – (*Divieto di intestazione fittizia dei veicoli*). – 1. Dalla carta di circolazione di cui all'articolo 93 ovvero dal certificato di circolazione di cui all'articolo 97 deve risultare in modo chiaro e diretto il soggetto responsabile ai fini della circolazione del veicolo. I predetti documenti non possono essere rilasciati qualora risultino situazioni di intestazione o cointestazione simulate o che eludano o pregiudichino l'accertamento del responsabile civile della circolazione di un veicolo.

2. Salvo che il fatto costituisca reato, chiunque richieda o abbia ottenuto il rilascio dei documenti di cui al comma 1 in violazione di quanto disposto dal medesimo comma 1 è punito con la sanzione amministrativa

del pagamento di una somma da euro 500 a euro 2.000. La sanzione di cui al periodo precedente si applica anche a chi abbia la materiale disponibilità del veicolo al quale si riferisce l'operazione, nonché al soggetto proprietario dissimulato.

3. Il veicolo in relazione al quale è rilasciata la carta di circolazione ovvero il certificato di circolazione in violazione del divieto di cui al comma 1 è soggetto alla cancellazione d'ufficio dal PRA e dall'archivio di cui agli articoli 225, comma 1, lettera *b*), e 226, comma 5. In caso di circolazione dopo la cancellazione, si applicano le sanzioni amministrative di cui al comma 7 dell'articolo 93. La cancellazione è disposta su richiesta degli organi di polizia stradale che hanno accertato le violazioni di cui al comma 2 dopo che l'accertamento è divenuto definitivo.

4. Con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri della giustizia e dell'interno, sono dettate le disposizioni applicative della disciplina recata dai commi 1, 2 e 3, con particolare riferimento all'individuazione di quelle situazioni che, in relazione alla tutela della finalità di cui al primo periodo del comma 1 o per l'elevato numero dei veicoli coinvolti, siano tali richiedere una verifica che non ricorrano le circostanze di cui al secondo periodo del predetto comma 1».

3. All'articolo 96 del decreto legislativo n. 285 del 1992, è aggiunto, in fine, il seguente comma:

«2-bis. In caso di circolazione dopo la cancellazione si applicano le sanzioni amministrative di cui al comma 7 dell'articolo 93».

#### Art. 13.

*(Modifica all'articolo 95 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di duplicato della carta di circolazione)*

1. All'articolo 95, comma 1-bis, del decreto legislativo n. 285 del 1992, dopo le parole: «carta di circolazione,» sono inserite le seguenti: «anche con riferimento ai duplicati per smarrimento, deterioramento o distruzione dell'originale,».

#### Art. 14.

*(Modifiche all'articolo 97 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di sanzioni per ciclomotori alterati, e disposizioni in materia di circolazione dei ciclomotori)*

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

*a)* al comma 5, le parole da: «da euro 78 a euro 311» fino alla fine del comma sono sostituite dalle seguenti: «da euro 1.000 a euro 4.000.

Alla sanzione da euro 389 a euro 1.556 è soggetto chi effettua sui ciclomotori modifiche idonee ad aumentarne la velocità oltre i limiti previsti dall'articolo 52»;

b) al comma 6, le parole: «da euro 38 a euro 155» sono sostituite dalle seguenti: «da euro 148 a euro 594»;

c) al comma 10, le parole: «da euro 23 a euro 92» sono sostituite dalle seguenti: «da euro 78 a euro 311».

2. I ciclomotori già in circolazione non in possesso del certificato di circolazione e della targa di cui all'articolo 97, comma 1, del decreto legislativo n. 285 del 1992 devono conseguirli, con modalità conformi a quanto stabilito dal decreto di cui al comma 4 dell'articolo 97, secondo un calendario stabilito con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

3. Decorsi diciotto mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, chiunque circola con un ciclomotore non regolarizzato in conformità alle disposizioni di cui al comma 2 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 389 a euro 1.559.

#### Art. 15.

*(Modifiche agli articoli 104 e 114 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di circolazione delle macchine agricole)*

1. Al comma 8 dell'articolo 104 del decreto legislativo n. 285 del 1992, le parole: «valida per un anno» sono sostituite dalle seguenti: «valida per due anni».

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano alle autorizzazioni rilasciate successivamente alla data di entrata in vigore della presente legge. Sono conseguentemente raddoppiati gli importi dell'imposta di bollo dovuti ai sensi dell'articolo 104, comma 8, del decreto legislativo n. 285 del 1992, e, ove previsti, degli indennizzi dovuti ai sensi dell'articolo 18 del regolamento.

3. Al comma 3 dell'articolo 114 del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, salvo che l'autorizzazione per circolare ivi prevista è valida per un anno e rinnovabile».

4. Il Governo, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, provvede a modificare l'articolo 206 del regolamento, nel senso di prevedere che le attrezzature delle macchine agricole possono essere utilizzate anche per le attività di manutenzione e di tutela del territorio, disciplinandone le modalità.

## Art. 16.

(Modifiche all'articolo 115 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di guida accompagnata e di requisiti per la guida dei veicoli)

1. All'articolo 115 del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

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

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

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

*1-quinquies.* Nelle ipotesi di guida di cui al comma *1-bis* si applicano le disposizioni di cui al comma 2 dell'articolo 117 e, in caso di violazioni, la sanzione amministrativa pecuniaria di cui al comma 5 del medesimo articolo. L'accompagnatore è responsabile del pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie in solido con il genitore o con chi esercita l'autorità parentale o con il tutore del conducente minorenni autorizzato ai sensi del citato comma *1-bis*.

*1-sexies.* Nelle ipotesi di guida di cui al comma *1-bis*, se il minore autorizzato commette violazioni per le quali, ai sensi delle disposizioni del presente codice, sono previste le sanzioni amministrative accessorie di cui agli articoli 218 e 219, è sempre disposta la revoca dell'autorizzazione alla guida accompagnata. Per la revoca dell'autorizzazione si applicano le disposizioni dell'articolo 219, in quanto compatibili. Nell'ipotesi

di cui al presente comma il minore non può conseguire di nuovo l'autorizzazione di cui al comma 1-*bis*.

*1-septies*. Nelle ipotesi di guida di cui al comma 1-*bis*, se il minore non ha a fianco l'accompagnatore indicato nell'autorizzazione, si applicano le sanzioni amministrative previste dall'articolo 122, comma 8, primo e secondo periodo. Si applicano altresì le disposizioni del comma 1-*sexies* del presente articolo».

*b)* al comma 2, lettera *b)*, le parole «fino a sessantacinque» sono sostituite dalle seguenti: «fino a settanta».

2. Con regolamento del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabilite le norme di attuazione dei commi da 1-*bis* a 1-*septies* dell'articolo 115 del decreto legislativo n. 285 del 1992, introdotti dal comma 1 del presente articolo, con particolare riferimento alle condizioni soggettive e oggettive in presenza delle quali l'autorizzazione può essere richiesta e alle modalità di rilascio della medesima, alle condizioni di espletamento dell'attività di guida autorizzata, ai contenuti e alle modalità di certificazione del percorso didattico che il minore autorizzato deve seguire presso un'autoscuola, ai requisiti soggettivi dell'accompagnatore nonché alle caratteristiche del contrassegno di cui al comma 1-*quater* del citato articolo 115.

#### Art. 17.

(*Modifiche all'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di certificato di idoneità alla guida di ciclomotori*)

1. Al comma 11-*bis* dell'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono apportate le seguenti modificazioni:

*a)* al secondo periodo, la parola: «finale» è soppressa;

*b)* al sesto periodo, le parole: «La prova finale dei corsi» sono sostituite dalle seguenti: «La prova di verifica dei corsi»;

*c)* dopo il sesto periodo sono inseriti i seguenti: «Nell'ambito dei corsi di cui al primo e al terzo periodo è svolta una lezione teorica di almeno un'ora, volta all'acquisizione di elementari conoscenze sul funzionamento dei ciclomotori in caso di emergenza. Ai fini del conseguimento del certificato di cui al comma 1-*bis*, gli aspiranti che hanno superato l'esame di cui al secondo periodo o la prova di cui al sesto periodo sono tenuti a superare, previa idonea attività di formazione, una prova pratica di guida del ciclomotore».

2. Le disposizioni di cui al comma 1, limitatamente al superamento di una prova pratica di guida del ciclomotore, si applicano a decorrere dalla data di adozione delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative di cui all'articolo 16 della direttiva 2006/126/CE del Parla-



mento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, concernente la patente di guida.

3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare, di concerto con il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabilite le modalità di svolgimento della lezione teorica sul funzionamento dei ciclomotori in caso di emergenza e della prova pratica, nonché della relativa attività di formazione, di cui al comma 11-*bis* dell'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come modificato dal comma 1 del presente articolo.

4. Le amministrazioni pubbliche interessate provvedono alle attività previste dal presente articolo nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

#### Art. 18.

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

1. Al comma 2-*bis* dell'articolo 117 del decreto legislativo n. 285 del 1992, le parole: «superiore a 50 kw/t. La limitazione di cui al presente comma non si applica» sono sostituite dalle seguenti: «superiore a 55 kW/t. Nel caso di veicoli di categoria M1, ai fini di cui al precedente periodo si applica un ulteriore limite di potenza massima pari a 70 kW. Le limitazioni di cui al presente comma non si applicano».

2. Le disposizioni di cui al comma 2-*bis* dell'articolo 117 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come modificato dal comma 1 del presente articolo, si applicano ai titolari di patente di guida di categoria B rilasciata a decorrere dal centottantesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge.

3. Il comma 2 dell'articolo 2 del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 ottobre 2007, n. 160, e successive modificazioni, è abrogato.

#### Art. 19.

*(Modifica all'articolo 120 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di requisiti morali per ottenere il rilascio dei titoli abilitativi alla guida)*

1. Al comma 1 dell'articolo 120 del decreto legislativo n. 285 del 1992 le parole da: «nonché» fino alla fine del comma sono sostituite dalle seguenti: «nonché i soggetti destinatari dei divieti di cui agli articoli 75,

comma 1, lettera *a*), e *75-bis*, comma 1, lettera *f*), del medesimo testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 309 del 1990 per tutta la durata dei predetti divieti».

Art. 20.

*(Modifiche agli articoli 121, 122 e 123 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di esame di idoneità, di esercitazioni di guida e di auto-scuole)*

1. All'articolo 121 del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono apportate le seguenti modificazioni:

*a*) il comma 8 è sostituito dal seguente:

«8. La prova pratica di guida non può essere sostenuta prima che sia trascorso un mese dalla data del rilascio dell'autorizzazione per esercitarsi alla guida, ai sensi del comma 1 dell'articolo 122»;

*b*) al comma 11, il secondo periodo è sostituito dal seguente: «Nel limite di detta validità è consentito ripetere, per una volta soltanto, la prova pratica di guida».

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

*a*) al comma 1 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, previo superamento della prova di controllo delle cognizioni di cui al comma 1 dell'articolo 121, che deve avvenire entro sei mesi dalla data di presentazione della domanda per il conseguimento della patente. Entro il termine di cui al periodo precedente non sono consentite più di due prove»;

*b*) dopo il comma 5 è inserito il seguente:

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

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

4. Il decreto di cui al comma *5-bis* dell'articolo 122 del decreto legislativo n. 285 del 1992, introdotto dalla lettera *b*) del comma 2 del presente articolo, è adottato entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

5. All'articolo 123 del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2 dopo le parole: «da parte delle province» sono aggiunte le seguenti: «, alle quali compete inoltre l'applicazione delle sanzioni di cui al comma 11-*bis*»;

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

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

d) al comma 7:

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

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

e) dopo il comma 7 è inserito il seguente:

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

f) al comma 10, dopo le parole: «per conducenti;» sono inserite le seguenti: «le modalità di svolgimento delle verifiche di cui al comma 7-*bis*; i criteri per l'accreditamento da parte delle regioni e delle province autonome dei soggetti di cui al comma 10-*bis*, lettera b);»;

g) dopo il comma 10 è inserito il seguente:

«10-*bis*. I corsi di formazione degli insegnanti e degli istruttori delle autoscuole, di cui al comma 10, sono organizzati:

a) dalle autoscuole che svolgono l'attività di formazione dei conducenti per il conseguimento di qualsiasi categoria di patente ovvero dai centri di istruzione automobilistica riconosciuti per la formazione integrale;

b) da soggetti accreditati dalle regioni o dalle province autonome di Trento e di Bolzano, sulla base della disciplina quadro di settore definita con l'intesa stipulata in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano del 20 marzo 2008, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 18 del 23 gennaio

2009, nonché dei criteri specifici dettati con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di cui al comma 10»;

*h)* dopo il comma 11-*bis* sono inseriti i seguenti:

«11-*ter*. Lo svolgimento dei corsi di formazione di insegnanti e di istruttori di cui al comma 10 è sospeso dalla regione territorialmente competente o dalle province autonome di Trento e di Bolzano, in relazione alla sede del soggetto che svolge i corsi:

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

*b)* per un periodo da tre a sei mesi, quando il corso si tiene in carenza dei requisiti relativi all'idoneità dei docenti, alle attrezzature tecniche e al materiale didattico;

*c)* per un ulteriore periodo da sei a dodici mesi nel caso di reiterazione, nel triennio, delle ipotesi di cui alle lettere *a)* e *b)*.

11-*quater*. La regione territorialmente competente o le province autonome di Trento e di Bolzano dispongono l'inibizione alla prosecuzione dell'attività per i soggetti a carico dei quali, nei due anni successivi all'adozione di un provvedimento di sospensione ai sensi della lettera *c)* del comma 11-*ter*, è adottato un ulteriore provvedimento di sospensione ai sensi delle lettere *a)* e *b)* del medesimo comma»;

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

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

7. I costi relativi all'organizzazione dei corsi di cui ai commi 10 e 10-*bis* dell'articolo 123 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come da ultimo, rispettivamente, modificato e introdotto dal comma 5 del presente articolo, sono posti integralmente a carico dei soggetti richiedenti. Le amministrazioni pubbliche interessate provvedono all'organizzazione dei corsi di cui al periodo precedente nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

8. Con il decreto di cui al comma 5-*septies* dell'articolo 10 del decreto-legge 31 gennaio 2007, n. 7, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 aprile 2007, n. 40, sono disciplinate le procedure per l'applicazione delle sanzioni previste nelle ipotesi di cui al comma 11-*ter* dell'articolo 123 del decreto legislativo n. 285 del 1992, introdotto dal comma 5 del presente articolo.

## Art. 21.

*(Modifiche all'articolo 126 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di procedure di rinnovo di validità della patente di guida)*

1. Al comma 5 dell'articolo 126 del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al primo periodo, le parole: «un tagliando di convalida da apporre sulla medesima patente di guida» sono sostituite dalle seguenti: «un duplicato della patente medesima, con l'indicazione del nuovo termine di validità»;

b) al secondo periodo, le parole: «ogni certificato medico dal quale risulti che il titolare è in possesso dei requisiti fisici e psichici prescritti per la conferma della validità» sono sostituite dalle seguenti: «i dati e ogni altro documento utile ai fini dell'emissione del duplicato della patente di cui al precedente periodo»;

c) è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Il titolare della patente, dopo aver ricevuto il duplicato, deve provvedere alla distruzione della patente scaduta di validità».

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabiliti i contenuti e le procedure della comunicazione del rinnovo di validità della patente, di cui al comma 5 dell'articolo 126 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come da ultimo modificato dal comma 1 del presente articolo.

3. Le disposizioni del comma 5 dell'articolo 126 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come da ultimo modificato dal comma 1 del presente articolo, si applicano a decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di cui al comma 2.

4. All'attuazione del presente articolo si provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

## Art. 22.

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

1. All'articolo 126-bis del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 4, dopo le parole «recuperare 9 punti» è inserito il seguente periodo: «La riacquisizione di punti avviene all'esito di una prova di esame»;

b) al comma 6, le parole: «A tale fine,» sono sostituite dalle seguenti: «Al medesimo esame deve sottoporsi il titolare della patente che, dopo la notifica della prima violazione che comporti una perdita di almeno cinque punti, commetta altre due violazioni non contestuali, nell'arco di dodici mesi dalla data della prima violazione, che comportino ciascuna la decurtazione di almeno cinque punti. Nelle ipotesi di cui ai periodi precedenti, » ed il terzo periodo è soppresso;

c) è aggiunto, in fine, il seguente comma:

«6-bis. Per le violazioni penali per le quali è prevista una diminuzione di punti riferiti alla patente di guida, il cancelliere del giudice che ha pronunciato la sentenza o il decreto divenuti irrevocabili ai sensi dell'articolo 648 del codice di procedura penale, nel termine di quindici giorni, ne trasmette copia autentica all'organo accertatore, che entro trenta giorni dal ricevimento ne dà notizia all'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida».

2. I programmi e le modalità di effettuazione della prova di esame di cui al comma 4 dell'articolo 126-bis del decreto legislativo n. 285 del 1992, come modificato dal comma 1 del presente articolo, sono stabiliti con apposito decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti da adottare entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

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

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

b) al capoverso «Art. 174», le parole: «Comma 4 - 2», «Comma 5 - 2» e «Comma 7 - 1» sono sostituite, rispettivamente, dalle seguenti: «Comma 5 per violazione dei tempi di guida - 2; Comma 5 per violazione dei tempi di riposo - 5», «Comma 6 - 10», «Comma 7 primo periodo - 1; Comma 7 secondo periodo - 3; Comma 7 terzo periodo per violazione dei tempi di guida - 2; Comma 7 terzo periodo per violazione dei tempi di riposo - 5» e «Comma 8 - 2»;

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

d) al capoverso «Art. 178», le parole: «Comma 3 - 2» e «Comma 4 - 1» sono sostituite, rispettivamente, dalle seguenti: «Comma 5 per violazione dei tempi di guida - 2; Comma 5 per violazione dei tempi di riposo - 5», «Comma 6 - 10», «Comma 7 primo periodo - 1; Comma 7 secondo periodo - 3; Comma 7 terzo periodo per violazione dei tempi di guida - 2; Comma 7 terzo periodo per violazione dei tempi di riposo - 5» e «Comma 8 - 2»;

e) dopo il capoverso «Art. 186» è inserito il seguente: «Art. 186-bis - Comma 2 - 5»;

f) dopo il capoverso «Art. 187» è inserito il seguente: «Art. 188 - Comma 4 - 2»;

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

h) all'ultimo capoverso è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Per gli stessi tre anni, la mancanza di violazioni di una norma di comportamento da cui derivi la decurtazione del punteggio determina l'attribuzione, fermo restando quanto previsto dal comma 5, di un punto all'anno fino ad un massimo di tre punti».

4. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base delle risultanze di un'apposita attività di studio e di sperimentazione, sono disciplinati i corsi di guida sicura avanzata, con particolare riferimento ai requisiti di idoneità dei soggetti che tengono i corsi, ai relativi programmi, ai requisiti di professionalità dei docenti e di idoneità delle attrezzature. Sono altresì individuate le disposizioni del decreto legislativo n. 285 del 1992, che prevedono la decurtazione di punteggio relativamente alla patente di guida, in relazione alle quali la frequenza dei corsi di guida sicura avanzata è utile al recupero fino ad un massimo di cinque punti.

5. All'attuazione delle disposizioni di cui al comma 4 l'amministrazione competente provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

#### Art. 23.

*(Modifiche agli articoli 119 e 128 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di accertamento dei requisiti fisici e psichici per il conseguimento della patente di guida e di revisione della patente di guida)*

1. All'articolo 119 del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, al secondo periodo, dopo le parole: «in servizio permanente effettivo» sono inserite le seguenti: «o in quiescenza»;

b) al comma 2, dopo il secondo periodo, è inserito il seguente: «L'accertamento può essere effettuato dai medici di cui al periodo precedente, anche dopo aver cessato di appartenere alle amministrazioni e ai corpi ivi indicati, purché abbiano svolto l'attività di accertamento negli ultimi dieci anni o abbiano fatto parte delle commissioni di cui al comma 4 per almeno cinque anni»;

c) dopo il comma 2-*bis* è inserito il seguente:

«2-*ter*. Ai fini dell'accertamento dei requisiti psichici e fisici per il primo rilascio della patente di guida di qualunque categoria, ovvero di certificato di abilitazione professionale di tipo KA o KB, l'interessato deve esibire apposita certificazione da cui risulti il non abuso di sostanze alco-

liche e il non uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, rilasciata sulla base di accertamenti clinico-tossicologici le cui modalità sono individuate con decreto del Ministero della salute, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Dipartimento per le politiche antidroga della Presidenza del Consiglio dei ministri. Con il medesimo provvedimento sono altresì individuate le strutture competenti ad effettuare gli accertamenti prodromici alla predetta certificazione ed al rilascio della stessa. La predetta certificazione deve essere esibita dai soggetti di cui all'articolo 186-*bis*, comma 1, lettere *b*), *c*) e *d*), e dai titolari del certificato CFP o patentino filoviario, in occasione della revisione o della conferma di validità delle patenti possedute, nonché da coloro che siano titolari di certificato professionale di tipo KA o KB, quando il rinnovo di tale certificato non coincida con quello della patente. Le relative spese sono a carico del richiedente»;

*d*) al comma 3, le parole: «al comma 2» sono sostituite dalle seguenti: «ai commi 2 e 2-*ter*» ed è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «La certificazione deve tener conto dei precedenti morbosi del richiedente dichiarati da un certificato medico rilasciato da un medico di fiducia»;

*e*) il comma 5 è sostituito dal seguente:

«5. Le commissioni di cui al comma 4 comunicano il giudizio di temporanea o permanente inidoneità alla guida al competente ufficio della motorizzazione civile che adotta il provvedimento di sospensione o revoca della patente di guida ai sensi degli articoli 129 e 130 del presente codice. Le commissioni comunicano altresì all'ufficio della motorizzazione civile eventuali riduzioni della validità della patente ai fini del rilascio del duplicato che tenga conto del nuovo termine di validità. I provvedimenti di sospensione o di revoca ovvero la riduzione del termine di validità della patente possono essere modificati dai suddetti uffici della motorizzazione civile in autotutela, qualora l'interessato produca, a sua richiesta e a sue spese, una nuova certificazione medica rilasciata dagli organi sanitari periferici della società Rete Ferroviaria Italiana Spa dalla quale emerga una diversa valutazione. È onere dell'interessato produrre la nuova certificazione medica entro i termini utili alla eventuale proposizione del ricorso giurisdizionale al tribunale amministrativo regionale competente ovvero del ricorso straordinario al Presidente della Repubblica. La produzione del certificato oltre tali termini comporta decadenza dalla possibilità di esperire tali ricorsi».

2. Le spese relative all'attività di accertamento di cui all'articolo 119, comma 2, del decreto legislativo n. 285 del 1992, come modificato dal comma 1 del presente articolo, inclusive degli emolumenti da corrispondere ai medici, sono poste a carico dei soggetti richiedenti.

3. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono disciplinate le modalità di trasmissione della certificazione medica rilasciata dai medici di cui al comma 2 dell'articolo 119 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come modificato dal comma 1, lettera *b*), del pre-



sente articolo, e dai medici di cui all'articolo 103, comma 1, lettera *a*), del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112.

4. Le disposizioni del primo e terzo periodo del comma *2-ter* dell'articolo 119 del decreto legislativo n. 285 del 1992, introdotto dal comma 1, lettera *c*), del presente articolo, si applicano, rispettivamente, decorsi dodici mesi e sei mesi dalla data di entrata in vigore del decreto di cui al medesimo comma *2-ter*.

5. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero della salute, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabilite linee guida per assicurare criteri di valutazione uniformi sul territorio nazionale alle quali si devono attenere le commissioni di cui al comma 4 dell'articolo 119 del decreto legislativo n. 285 del 1992.

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

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

*b*) dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

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

*1-ter*. È sempre disposta la revisione della patente di guida di cui al comma 1 quando il conducente sia stato coinvolto in un incidente stradale se ha determinato lesioni gravi alle persone e a suo carico sia stata contestata la violazione di una delle disposizioni del presente codice da cui consegue l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida.

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

*c*) il comma 2 è sostituito dal seguente:

«2. Nei confronti del titolare di patente di guida che non si sottoponga, nei termini prescritti, agli accertamenti di cui ai commi da 1 a *1-quater* è sempre disposta la sospensione della patente di guida fino al superamento degli accertamenti stessi con esito favorevole. La sospen-

sione decorre dal giorno successivo allo scadere del termine indicato nell'invito a sottoporsi ad accertamento ai fini della revisione, senza necessità di emissione di un ulteriore provvedimento da parte degli uffici provinciali o del prefetto. Chiunque circola durante il periodo di sospensione della patente di guida è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 155 a euro 624 e alla sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente di guida di cui all'articolo 219. Le disposizioni del presente comma si applicano anche a chiunque circoli dopo essere stato dichiarato temporaneamente inidoneo alla guida, a seguito di un accertamento sanitario effettuato ai sensi dei citati commi da 1 a 1-*quater*»;

d) il comma 3 è abrogato.

#### Art. 24.

*(Modifiche all'articolo 136 del decreto legislativo n. 285 del 1992 e all'articolo 6-ter del decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151, convertito, con modificazioni, dalla legge 1º agosto 2003, n. 214, in materia di sanzioni per i titolari di patenti di guida rilasciate da uno Stato estero)*

1. Il comma 6 dell'articolo 136 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è sostituito dai seguenti:

«6. A coloro che, trascorso più di un anno dal giorno dell'acquisizione della residenza in Italia, guidano con patente rilasciata da uno Stato estero non più in corso di validità si applicano le sanzioni previste dai commi 13 e 18 dell'articolo 116.

6-bis. A coloro che, trascorso più di un anno dal giorno dell'acquisizione della residenza in Italia, pur essendo muniti di patente di guida valida, guidano con certificato di abilitazione professionale, con carta di qualificazione del conducente o con un altro prescritto documento abilitativo rilasciato da uno Stato estero non più in corso di validità si applicano le sanzioni previste dai commi 15 e 17 dell'articolo 116».

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

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

b) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

«2-bis. Il provvedimento di inibizione alla guida, di cui al comma 2, è emesso dal prefetto competente rispetto al luogo in cui è stata commessa l'ultima violazione che ha comportato la decurtazione di punteggio sulla base di una comunicazione di perdita totale del punteggio trasmessa dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il provvedimento è notificato all'interessato nelle forme previste dall'articolo 201 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni. Il provvedimento di

inibizione è atto definitivo. Chiunque circola durante il periodo di inibizione alla guida è punito con le sanzioni previste dal comma 6 dell'articolo 218 del citato decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni. In luogo della revoca della patente è sempre disposta un'ulteriore inibizione alla guida per un periodo di quattro anni».

3. All'attuazione delle disposizioni di cui al comma 2, lettera *b*), del presente articolo l'amministrazione competente provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.

#### Art. 25.

*(Modifiche all'articolo 142 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di limiti di velocità)*

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

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

*b*) al comma 9, le parole da: «da euro 370 a euro 1.458» fino alla fine del comma sono sostituite dalle seguenti: «da euro 500 a euro 2.000. Dalla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi»;

*c*) al comma 9-*bis*, le parole: «da euro 500 a euro 2.000» sono sostituite dalle seguenti: «da euro 779 a euro 3.119»;

*d*) sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

«12-*bis*. I proventi delle sanzioni, al netto delle spese, derivanti dall'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità stabiliti dal presente articolo, svolto dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1, lettera *e*), attraverso l'impiego di apparecchi o di sistemi di rilevamento della velocità ovvero attraverso l'utilizzazione di dispositivi o di mezzi tecnici di controllo a distanza delle violazioni ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 1º agosto 2002, n. 168, e successive modificazioni, sono attribuiti, in misura pari al 50 per cento ciascuno, all'ente proprietario della strada su cui è stato effettuato l'accertamento o agli enti che esercitano le relative funzioni ai sensi dell'articolo 39 del decreto del Presidente della Repubblica 22 marzo 1974, n. 381, e all'ente da cui dipende l'organo accertatore, alle condizioni e nei limiti di cui ai commi 12-*ter* e 12-*quater*. Le disposizioni di cui al periodo precedente non si applicano alle strade in concessione.

*12-ter.* Gli enti di cui al comma 12-*bis* destinano le somme derivanti dall'attribuzione delle quote dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie di cui al medesimo comma alla realizzazione di interventi di manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali e dei relativi impianti, arredi, attrezzature e pertinenze, nonché al potenziamento delle attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale.

*12-quater.* Ciascun ente di cui al comma 12-*bis* trasmette in via informatica al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed al Ministero dell'interno, entro il 31 maggio di ogni anno, una relazione in cui sono indicati, con riferimento all'anno precedente, l'ammontare complessivo dei proventi di cui al comma 12-*bis* di propria spettanza, come risultante da rendiconto approvato nel medesimo anno, e gli interventi realizzati a valere su tali risorse, con la specificazione degli oneri sostenuti per ciascun intervento. La percentuale dei proventi spettanti ai sensi del comma 12-*bis* è ridotta del 10 per cento annuo nei confronti dell'ente che non trasmetta la relazione di cui al periodo precedente, ovvero che utilizzi i predetti proventi in modo difforme da quanto previsto dal comma 12-*ter*, per ciascun anno per il quale sia riscontrata una delle predette inadempienze».

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, sentita la Conferenza Stato-città ed autonomie locali, è approvato il modello di relazione di cui all'articolo 142, comma 12-*quater*, del decreto legislativo n. 285 del 1992, introdotto dal presente articolo, e sono definite le modalità di trasmissione in via informatica della stessa, nonché le modalità di versamento dei proventi di cui al comma 12-*bis* agli enti ai quali sono attribuiti ai sensi dello stesso comma.

## Art. 26.

*(Modifica dell'articolo 152 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di segnalazione visiva e illuminazione dei veicoli)*

1. L'articolo 152 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è sostituito dal seguente:

«Art. 152. - (*Segnalazione visiva e illuminazione dei veicoli*). - 1. I veicoli a motore durante la marcia fuori dai centri abitati ed i ciclomotori, motocicli, tricicli e quadricicli, quali definiti rispettivamente dall'articolo 1, paragrafo 2, lettere *b*) e *c*), e paragrafo 3, lettera *b*), della direttiva 2002/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 marzo 2002, anche durante la marcia nei centri abitati, hanno l'obbligo di usare le luci di posizione, i proiettori anabbaglianti e, se prescritte, le luci della targa e le luci d'ingombro. Fanno eccezione all'obbligo di uso dei predetti dispositivi i veicoli di interesse storico e collezionistico».

## Art. 27.

*(Modifiche agli articoli 157 e 158 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di arresto, fermata e sosta dei veicoli e di divieto di fermata e di sosta dei veicoli)*

1. All'articolo 157 del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il comma 4 è inserito il seguente:

«4-bis. È consentita la sosta delle biciclette sui marciapiedi ed all'interno delle aree pedonali, in mancanza di apposite attrezzature di parcheggio. In ogni caso la bicicletta in sosta non deve recare intralcio ai pedoni ed in particolare ai disabili lungo le loro traiettorie di transito preferenziali»;

b) al comma 7-bis, le parole: «o la fermata» sono soppresse.

2. All'articolo 158 del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 5, le parole: «da euro 78 a euro 311» sono sostituite dalle seguenti: «da euro 38 a euro 155 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da euro 78 a euro 311 per i restanti veicoli»;

b) al comma 6, le parole: «da euro 38 a euro 155» sono sostituite dalle seguenti: «da euro 23 a euro 92 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da euro 38 a euro 155 per i restanti veicoli».

## Art. 28.

*(Modifiche all'articolo 170 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di trasporto di persone e oggetti sui veicoli a motore a due ruote)*

1. All'articolo 170 del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1-bis è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Il trasporto di minori fino a 12 anni è consentito alloggiando gli stessi in un apposito sedile di sicurezza, con appoggi per gli arti inferiori e superiori, conformi al tipo omologato secondo la normativa stabilita con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti»;

b) dopo il comma 1-bis è inserito il seguente:

«1-ter. La velocità di circolazione dei motocicli a due o tre ruote con a bordo bambini di statura inferiore ad 1,5 metri non può superare i 60 km/h, ovvero i limiti minimi di velocità, se superiori a 60 km/h, laddove previsti».

2. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabilite le disposizioni tecniche, anche con riferimento all'altezza ed al peso del minore trasportato, per l'omologazione dei sedili di sicurezza di cui al comma 1-*bis* dell'articolo 170 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come modificato dal comma 1, lettera *a*), del presente articolo.

3. Le disposizioni di cui all'articolo 170, comma 1-*bis*, ultimo periodo, del decreto legislativo n. 285 del 1992, introdotto dal comma 1, lettera *a*), del presente articolo, si applicano a decorrere dal novantesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore del decreto di cui al comma 2.

#### Art. 29.

*(Modifica agli articoli 171, 172 e 182 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di uso del casco protettivo per gli utenti di veicoli a due ruote, di uso delle cinture di sicurezza e di circolazione dei velocipedi)*

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

2. Le disposizioni del comma 1 dell'articolo 171 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come da ultimo modificato dal comma 1 del presente articolo, si applicano a decorrere dal sessantesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge.

3. Al comma 1 dell'articolo 172 del decreto legislativo n. 285 del 1992 le parole: «Il conducente ed i passeggeri dei veicoli delle categorie M1, N1, N2 ed N3, di cui all'articolo 47, comma 2, muniti di cintura di sicurezza,» sono sostituite dalle seguenti: «Il conducente e i passeggeri dei veicoli della categoria L6e, dotati di carrozzeria chiusa, di cui all'articolo 1, paragrafo 3, lettera *a*), della direttiva 2002/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 marzo 2002, e dei veicoli delle categorie M1, N1, N2 e N3, di cui all'articolo 47, comma 2, del presente codice, muniti di cintura di sicurezza,».

4. Dopo la lettera *b*) del comma 8 dell'articolo 172 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è inserita la seguente:

«*b-bis*) i conducenti dei veicoli con allestimenti specifici per la raccolta e per il trasporto di rifiuti e dei veicoli ad uso speciale, quando sono impiegati in attività di igiene ambientale nell'ambito dei centri abitati, comprese le zone industriali e artigianali;».

5. Dopo il comma 9 dell'articolo 182 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è inserito il seguente:

«9-*bis*. Durante la marcia ai conducenti, di età non superiore ad anni quattordici, di velocipede è fatto obbligo di indossare e di tenere regolarmente allacciato un casco protettivo conforme alla normativa tecnica europea in materia. Il conducente di velocipede che circola fuori dai centri abitati da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere e il conducente di velocipede che circola nelle gallerie hanno l'obbligo di indossare il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità, di cui al comma 4-*ter* dell'articolo 162».

6. Le disposizioni di cui all'articolo 182, comma 9-*bis*, del decreto legislativo n. 285 del 1992, introdotto dal comma 5 del presente articolo, si applicano a decorrere dal sessantesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge.

#### Art. 30.

*(Modifica all'articolo 173 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di uso di lenti o di determinati apparecchi durante la guida)*

1. Il comma 1 dell'articolo 173 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è sostituito dal seguente:

«1. Il titolare di patente di guida o di certificato di idoneità alla guida dei ciclomotori al quale, in sede di rilascio o rinnovo della patente o del certificato stessi, sia stato prescritto di integrare le proprie deficienze organiche e minorazioni anatomiche o funzionali per mezzo di lenti o di determinati apparecchi, ha l'obbligo di usarli durante la guida».

#### Art. 31.

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

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

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

2. I registri di servizio, gli estratti del registro e le copie dell'orario di servizio di cui al regolamento (CE) n. 561/2006 devono essere esibiti, per il controllo, al personale cui sono stati affidati i servizi di polizia stradale ai sensi dell'articolo 12 del presente codice. I registri di servizio di cui al citato regolamento (CE), conservati dall'impresa, devono essere esibiti, per il controllo, anche ai funzionari del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici e agli ispettori della direzione provinciale del lavoro.

3. Le violazioni delle disposizioni di cui al presente articolo possono essere sempre accertate attraverso le risultanze o le registrazioni dei dispositivi di controllo installati sui veicoli, nonché attraverso i documenti di cui al comma 2.

4. Il conducente che supera la durata dei periodi di guida prescritti dal regolamento (CE) n. 561/2006 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 38 a euro 152. Si applica la sanzione da euro 200 a euro 800 al conducente che non osserva le disposizioni relative ai periodi di riposo giornaliero di cui al citato regolamento (CE).

5. Quando le violazioni di cui al comma 4 hanno durata superiore al 10 per cento rispetto al limite giornaliero massimo di durata dei periodi di guida prescritto dal regolamento (CE) n. 561/2006, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 300 a euro 1.200. Si applica la sanzione da euro 350 a euro 1.400 se la violazione di durata superiore al 10 per cento riguarda il tempo minimo di riposo prescritto dal citato regolamento.

6. Quando le violazioni di cui al comma 4 hanno durata superiore al 20 per cento rispetto al limite giornaliero massimo di durata dei periodi di guida, ovvero minimo del tempo di riposo, prescritti dal regolamento (CE) n. 561/2006 si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 400 a euro 1.600.

7. Il conducente che non rispetta per oltre il 10 per cento il limite massimo di durata dei periodi di guida settimanale prescritti dal regolamento (CE) n. 561/2006 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 250 a euro 1.000. Il conducente che non rispetta per oltre il 10 per cento il limite minimo dei periodi di riposo settimanale prescritti dal predetto regolamento è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 350 a euro 1.400. Se i limiti di cui ai periodi precedenti non sono rispettati per oltre il 20 per cento, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 400 a euro 1.600.

8. Il conducente che durante la guida non rispetta le disposizioni relative alle interruzioni di cui al regolamento (CE) n. 561/2006 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 155 a euro 620.

9. Il conducente che è sprovvisto dell'estratto del registro di servizio o della copia dell'orario di servizio di cui al regolamento (CE) n. 561/2006 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una



somma da euro 307 a euro 1.228. La stessa sanzione si applica a chiunque non ha con sé o tiene in modo incompleto o alterato l'estratto del registro di servizio o copia dell'orario di servizio, fatta salva l'applicazione delle sanzioni previste dalla legge penale ove il fatto costituisca reato.

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

11. Nei casi previsti dai commi 4, 5, 6 e 7 l'organo accertatore, oltre all'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie, provvede al ritiro temporaneo dei documenti di guida, intima al conducente del veicolo di non proseguire il viaggio se non dopo aver effettuato i prescritti periodi di interruzione o di riposo e dispone che, con le cautele necessarie, il veicolo sia condotto in un luogo idoneo per la sosta, ove deve permanere per il periodo necessario; del ritiro dei documenti di guida e dell'intimazione è fatta menzione nel verbale di contestazione. Nel verbale è indicato anche il comando o l'ufficio da cui dipende l'organo accertatore, presso il quale, completati le interruzioni o i riposi prescritti, il conducente è autorizzato a recarsi per ottenere la restituzione dei documenti in precedenza ritirati; a tale fine il conducente deve seguire il percorso stradale espressamente indicato nel medesimo verbale. Il comando o l'ufficio restituiscono la patente e la carta di circolazione del veicolo dopo avere constatato che il viaggio può essere ripreso nel rispetto delle condizioni prescritte dal presente articolo. Chiunque circola durante il periodo in cui gli è stato intimato di non proseguire il viaggio è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.769 a euro 7.078, nonché con il ritiro immediato della patente di guida.

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

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

14. L'impresa che nell'esecuzione dei trasporti non osserva le disposizioni contenute nel regolamento (CE) n. 561/2006, ovvero non tiene i documenti prescritti o li tiene scaduti, incompleti o alterati, è soggetta alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 307 a euro 1.228 per ciascun dipendente cui la violazione si riferisce, fatta salva l'applicazione delle sanzioni previste dalla legge penale ove il fatto costituisca reato.

15. Nel caso di ripetute inadempienze, tenuto conto anche della loro entità e frequenza, l'impresa che effettua il trasporto di persone ovvero di

cose in conto proprio ai sensi dell'articolo 83 incorre nella sospensione, per un periodo da uno a tre mesi, del titolo abilitativo o dell'autorizzazione al trasporto riguardante il veicolo cui le infrazioni si riferiscono, a seguito di diffida rivolta dall'autorità competente a regolarizzare in un congruo termine la sua posizione, non vi abbia provveduto.

16. Qualora l'impresa di cui al comma 15, malgrado il provvedimento adottato a suo carico, continui a dimostrare una costante recidività nel commettere infrazioni, anche nell'eventuale esercizio di altri servizi di trasporto, essa incorre nella decadenza o nella revoca del provvedimento che la abilita o la autorizza al trasporto cui le ripetute infrazioni maggiormente si riferiscono.

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

18. Quando le ripetute inadempienze di cui ai commi 15 e 16 del presente articolo sono commesse con veicoli adibiti al trasporto di persone o di cose in conto terzi, si applicano le disposizioni del comma 6 dell'articolo 5 del decreto legislativo 22 dicembre 2000, n. 395».

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

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

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

2. I registri di servizio, i libretti individuali, gli estratti del registro di servizio e le copie dell'orario di servizio di cui all'accordo indicato al comma 1 del presente articolo devono essere esibiti, per il controllo, agli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12. I libretti individuali conservati dall'impresa e i registri di servizio devono essere esibiti, per il controllo, anche ai funzionari del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici.

3. Le violazioni delle disposizioni di cui al presente articolo possono essere sempre accertate attraverso le risultanze o le registrazioni dei dispositivi di controllo installati sui veicoli, nonché attraverso i documenti di cui al comma 2.

4. Il conducente che supera la durata dei periodi di guida prescritti dall'accordo di cui al comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 38 a euro 152. Si applica la sanzione da euro 200 a euro 800 al conducente che non osserva le disposizioni relative ai periodi di riposo giornaliero.

5. Quando le violazioni di cui al comma 4 hanno durata superiore al 10 per cento rispetto al limite giornaliero massimo di durata dei periodi di guida prescritto dalle disposizioni dell'accordo di cui al comma 1, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro da euro 300 a euro 1.200. Si applica la sanzione da euro 350 a euro 1.400 se la violazione di durata superiore al 10 per cento riguarda il tempo minimo di riposo prescritto dal citato accordo.

6. Quando le violazioni di cui al comma 4 hanno durata superiore al 20 per cento rispetto al limite giornaliero massimo di durata dei periodi di guida, ovvero minimo del tempo di riposo, prescritti dall'accordo di cui al comma 1, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 400 a euro 1.600.

7. Il conducente che non rispetta per oltre il 10 per cento il limite massimo di durata dei periodi di guida settimanale prescritti dall'accordo di cui al comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 250 a euro 1.000. Il conducente che non rispetta per oltre il 10 per cento il limite minimo dei periodi di riposo settimanale prescritti dal predetto accordo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 350 a euro 1.400. Se i limiti di durata di cui ai periodi precedenti non sono rispettati per oltre il 20 per cento, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 400 a euro 1.600.

8. Il conducente che, durante la guida, non rispetta le disposizioni relative alle interruzioni previste dall'accordo di cui al comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 250 a euro 1.000.

9. Il conducente che è sprovvisto del libretto individuale di controllo, dell'estratto del registro di servizio o della copia dell'orario di servizio previsti dall'accordo di cui al comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 307 a euro 1.228. La stessa sanzione si applica a chiunque non ha con sé o tiene in modo incompleto o alterato il libretto individuale di controllo, l'estratto del registro di servizio o copia dell'orario di servizio, fatta salva l'applicazione delle sanzioni previste dalla legge penale ove il fatto costituisca reato.

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

11. Nei casi previsti dai commi 4, 5, 6 e 7 del presente articolo si applicano le disposizioni di cui al comma 11 dell'articolo 174.

12. Per le violazioni delle norme di cui al presente articolo, l'impresa da cui dipende il lavoratore al quale la violazione si riferisce è obbligata

in solido con l'autore della violazione al pagamento della somma da questo dovuta.

13. L'impresa che nell'esecuzione dei trasporti non osserva le disposizioni contenute nell'accordo di cui al comma 1, ovvero non tiene i documenti prescritti o li tiene scaduti, incompleti o alterati, è soggetta alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 307 a euro 1.228 per ciascun dipendente cui la violazione si riferisce, fatta salva l'applicazione delle sanzioni previste dalla legge penale ove il fatto costituisca reato.

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

4. All'articolo 179 del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, dopo le parole: «oppure non inserisce il foglio di registrazione» sono inserite le seguenti: «o la scheda del conducente»;

b) dopo il comma 8 è inserito il seguente:

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

5. All'attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo l'amministrazione competente provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

#### Art. 32.

*(Modifiche agli articoli 177 e 189 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di mezzi di soccorso per animali e di incidenti con danni ad animali)*

1. Al comma 1 dell'articolo 177 del decreto legislativo n. 285 del 1992, dopo il secondo periodo sono aggiunti i seguenti: «L'uso dei predetti dispositivi è altresì consentito ai conducenti delle autoambulanze, dei mezzi di soccorso anche per il recupero degli animali o di vigilanza zoofila, nell'espletamento dei servizi urgenti di istituto, individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Con il medesimo decreto sono disciplinate le condizioni alle quali il trasporto di un animale in

gravi condizioni di salute può essere considerato in stato di necessità, anche se effettuato da privati, nonchè la documentazione che deve essere esibita, eventualmente successivamente all'atto di controllo da parte delle autorità di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1».

2. All'articolo 189 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è aggiunto, in fine, il seguente comma:

«9-bis. L'utente della strada, in caso di incidente comunque ricollegabile al suo comportamento, da cui derivi danno a uno o più animali d'affezione, da reddito o protetti, ha l'obbligo di fermarsi e di porre in atto ogni misura idonea ad assicurare un tempestivo intervento di soccorso agli animali che abbiano subito il danno. Chiunque non ottempera agli obblighi di cui al periodo precedente è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 389 a euro 1.559. Le persone coinvolte in un incidente con danno a uno o più animali d'affezione, da reddito o protetti devono porre in atto ogni misura idonea ad assicurare un tempestivo intervento di soccorso. Chiunque non ottempera all'obbligo di cui al periodo precedente è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 78 a euro 311».

#### Art. 33.

*(Modifica all'articolo 180 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di possesso dei documenti di guida)*

1. Il comma 5 dell'articolo 180 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è sostituito dal seguente:

«5. Il conducente deve avere con sé il certificato di abilitazione professionale, la carta di qualificazione del conducente e il certificato di idoneità, quando prescritti».

#### Art. 34.

*(Modifiche agli articoli 186 e 187 e introduzione dell'articolo 186-bis del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di guida sotto l'influenza dell'alcool e in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti, nonché di guida sotto l'influenza dell'alcool per conducenti di età inferiore a ventuno anni e per chi esercita professionalmente l'attività di trasporto di persone o di cose)*

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

a) al comma 2:

1) alla lettera a), le parole da: «con l'ammenda» fino a: «del reato» sono sostituite dalle seguenti: «con la sanzione amministrativa

del pagamento di una somma da euro 500 a euro 2.000, qualora sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 0,5 e non superiore a 0,8 grammi per litro (g/l). All'accertamento della violazione»;

2) alla lettera *c*), le parole da: «da tre mesi» fino alla fine della lettera sono sostituite dalle seguenti: «da sei mesi ad un anno, qualora sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro (g/l). All'accertamento del reato consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a due anni. Se il veicolo appartiene a persona estranea al reato, la durata della sospensione della patente di guida è raddoppiata. La patente di guida è sempre revocata, ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI, in caso di recidiva nel biennio. Con la sentenza di condanna ovvero di applicazione della pena su richiesta delle parti, anche se è stata applicata la sospensione condizionale della pena, è sempre disposta la confisca del veicolo con il quale è stato commesso il reato ai sensi dell'articolo 240, secondo comma, del codice penale, salvo che il veicolo stesso appartenga a persona estranea al reato. Ai fini del sequestro si applicano le disposizioni di cui all'articolo 224-ter»;

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

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

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

*d*) dopo il comma 9 è aggiunto il seguente:

«9-*bis*. Al di fuori dei casi previsti dal comma 2-*bis* del presente articolo, la pena detentiva e pecuniaria può essere sostituita, anche con il decreto penale di condanna, se non vi è opposizione da parte dell'imputato, con quella del lavoro di pubblica utilità di cui all'articolo 54 del decreto legislativo 28 agosto 2000, n. 274, secondo le modalità ivi previste e consistente nella prestazione di un'attività non retribuita a favore della collettività da svolgere, in via prioritaria, nel campo della sicurezza e dell'educazione stradale presso lo Stato, le regioni, le province, i comuni o

presso enti o organizzazioni di assistenza sociale e di volontariato, o presso i centri specializzati di lotta alle dipendenze. Con il decreto penale o con la sentenza il giudice incarica l'ufficio locale di esecuzione penale ovvero gli organi di cui all'articolo 59 del decreto legislativo n. 274 del 2000 di verificare l'effettivo svolgimento del lavoro di pubblica utilità. In deroga a quanto previsto dall'articolo 54 del decreto legislativo n. 274 del 2000 il lavoro di pubblica utilità, ha una durata corrispondente a quella della sanzione detentiva irrogata e della conversione della pena pecuniaria ragguagliando 250 euro ad un giorno di lavoro di pubblica utilità. In caso di svolgimento positivo del lavoro di pubblica utilità, il giudice fissa una nuova udienza e dichiara estinto il reato, dispone la riduzione alla metà della sanzione della sospensione della patente e revoca la confisca del veicolo sequestrato. La decisione è ricorribile in cassazione. Il ricorso non sospende l'esecuzione a meno che il giudice che l'ha emessa disponga diversamente. In caso di violazione degli obblighi connessi allo svolgimento del lavoro di pubblica utilità, il giudice che procede o il giudice dell'esecuzione, a richiesta del pubblico ministero o di ufficio, con le formalità di cui all'articolo 666 del codice di procedura penale, tenuto conto dei motivi, della entità e delle circostanze della violazione, dispone la revoca della pena sostitutiva con ripristino di quella sostituita e della sanzione amministrativa della sospensione della patente e della misura di sicurezza della confisca. Il lavoro di pubblica utilità può sostituire la pena per non più di una volta».

2. Dopo l'articolo 186 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come da ultimo modificato dal comma 1 del presente articolo, è inserito il seguente:

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

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

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

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

d) i conducenti di autoveicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, di autoveicoli trainanti un rimorchio che comporti una massa complessiva totale a pieno carico dei due veicoli superiore a 3,5 t, di autobus e di altri autoveicoli destinati al trasporto di persone il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, è superiore a otto, nonché di autoarticolati e di autosnodati.

2. I conducenti di cui al comma 1 che guidino dopo aver assunto bevande alcoliche e sotto l'influenza di queste sono puniti con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 155 a euro 624, qua-

lora sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 0 (zero) e non superiore a 0,5 grammi per litro (g/l). Nel caso in cui il conducente, nelle condizioni di cui al periodo precedente, provochi un incidente, le sanzioni di cui al medesimo periodo sono raddoppiate.

3. Per i conducenti di cui al comma 1 del presente articolo, ove incorrano negli illeciti di cui all'articolo 186, comma 2, lettera *a*), le sanzioni ivi previste sono aumentate di un terzo; ove incorrano negli illeciti di cui all'articolo 186, comma 2, lettere *b*) e *c*), le sanzioni ivi previste sono aumentate da un terzo alla metà.

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

5. La patente di guida è sempre revocata, ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI, qualora sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro (g/l) per i conducenti di cui alla lettera *d*) del comma 1, ovvero in caso di recidiva nel triennio per gli altri conducenti di cui al medesimo comma. È fatta salva l'applicazione delle disposizioni di cui al quinto e al sesto periodo della lettera *c*) del comma 2 dell'articolo 186.

6. Si applicano le disposizioni di cui ai commi da 3 a 6, 8 e 9 dell'articolo 186. Salvo che il fatto costituisca più grave reato, in caso di rifiuto dell'accertamento di cui ai commi 3, 4 o 5 dell'articolo 186, il conducente è punito con le pene previste dal comma 2, lettera *c*), del medesimo articolo, aumentate da un terzo alla metà. La condanna per il reato di cui al periodo precedente comporta la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida per un periodo da sei mesi a due anni e della confisca del veicolo con le stesse modalità e procedure previste dal citato articolo 186, comma 2, lettera *c*), salvo che il veicolo appartenga a persona estranea al reato. Se il veicolo appartiene a persona estranea al reato, la durata della sospensione della patente di guida è raddoppiata. Con l'ordinanza con la quale è disposta la sospensione della patente di guida, il prefetto ordina che il conducente si sottoponga a visita medica secondo le disposizioni del comma 8 del citato articolo 186. Se il fatto è commesso da soggetto già condannato nei due anni precedenti per il medesimo reato, è sempre disposta la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente di guida ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI.

7. Il conducente di età inferiore a diciotto anni, per il quale sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 0 (zero) e non superiore a 0,5 grammi per litro (g/l), non può conseguire la patente di guida di categoria B prima del compimento del diciannovesimo anno di età. Il conducente di età inferiore a diciotto anni, per il quale sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 0,5 grammi per litro (g/l), non può conseguire la patente di guida di categoria B prima del compimento del ventunesimo anno di età».



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

*a)* al comma 1, le parole da: «da tre mesi» fino alla fine del comma sono sostituite dalle seguenti: «da sei mesi ad un anno. All'accertamento del reato consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a due anni. Se il veicolo appartiene a persona estranea al reato, la durata della sospensione della patente è raddoppiata. Per i conducenti di cui al comma 1 dell'articolo 186-*bis*, le sanzioni di cui al primo e al secondo periodo del presente comma sono aumentate da un terzo alla metà. Si applicano le disposizioni del comma 4 dell'articolo 186-*bis*. La patente di guida è sempre revocata, ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI, quando il reato è commesso da uno dei conducenti di cui alla lettera *d)* del citato comma 1 dell'articolo 186-*bis*, ovvero in caso di recidiva nel triennio. Con la sentenza di condanna ovvero di applicazione della pena a richiesta delle parti, anche se è stata applicata la sospensione condizionale della pena, è sempre disposta la confisca del veicolo con il quale è stato commesso il reato ai sensi dell'articolo 240, secondo comma, del codice penale, salvo che il veicolo stesso appartenga a persona estranea al reato. Ai fini del sequestro si applicano le disposizioni di cui all'articolo 224-*ter*»;

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

*c)* dopo il comma 2 è inserito il seguente:

«2-*bis*. Quando gli accertamenti di cui al comma 2 forniscono esito positivo ovvero quando si ha altrimenti ragionevole motivo di ritenere che il conducente del veicolo si trovi sotto l'effetto conseguente all'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, i conducenti, nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per l'integrità fisica, possono essere sottoposti ad accertamenti clinico-tossicologici e strumentali ovvero analitici su campioni di mucosa del cavo orale prelevati a cura di personale sanitario ausiliario delle forze di polizia. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno, della giustizia e del lavoro, della salute e delle politiche sociali, sentiti la Presidenza del Consiglio dei ministri – Dipartimento per le politiche antidroga e il Consiglio superiore di sanità, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le modalità, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato, di effettuazione degli accertamenti di cui al periodo precedente e le caratteristiche degli strumenti da impiegare negli accertamenti medesimi»;

*d)* il comma 3 è sostituito dal seguente:

«3. Nei casi previsti dal comma 2-*bis*, qualora non sia possibile effettuare il prelievo a cura del personale sanitario ausiliario delle forze di po-

lizia ovvero qualora il conducente rifiuti di sottoporsi a tale prelievo, gli agenti di polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, fatti salvi gli ulteriori obblighi previsti dalla legge, accompagnano il conducente presso strutture sanitarie fisse o mobili afferenti ai suddetti organi di polizia stradale ovvero presso le strutture sanitarie pubbliche o presso quelle accreditate o comunque a tali fini equiparate, per il prelievo di campioni di liquidi biologici ai fini dell'effettuazione degli esami necessari ad accertare la presenza di sostanze stupefacenti o psicotrope. Le medesime disposizioni si applicano in caso di incidenti, compatibilmente con le attività di rilevamento e di soccorso»;

*e)* al comma 5, il secondo periodo è soppresso;

*f)* al comma 6, dopo le parole: «sulla base» sono inserite le seguenti: «dell'esito degli accertamenti analitici di cui al comma *2-bis*, ovvero»;

*g)* al comma 8, le parole: «di cui ai commi 2, 3 o 4» sono sostituite dalle seguenti: «di cui ai commi 2, *2-bis*, 3 o 4».

*h)* dopo il comma 8 è aggiunto il seguente:

«*8-bis.* Al di fuori dei casi previsti dal comma *1-bis* del presente articolo, la pena detentiva e pecuniaria può essere sostituita, anche con il decreto penale di condanna, se non vi è opposizione da parte dell'imputato, con quella del lavoro di pubblica utilità di cui all'articolo 54 del decreto legislativo 28 agosto 2000, n. 274, secondo le modalità ivi previste e consistente nella prestazione di un'attività non retribuita a favore della collettività da svolgere, in via prioritaria, nel campo della sicurezza e dell'educazione stradale presso lo Stato, le regioni, le province, i comuni o presso enti o organizzazioni di assistenza sociale e di volontariato, nonché nella partecipazione ad un programma terapeutico e socio-riabilitativo del soggetto tossicodipendente come definito ai sensi degli articoli 121 e 122 del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309. Con il decreto penale o con la sentenza il giudice incarica l'ufficio locale di esecuzione penale ovvero gli organi di cui all'articolo 59 del decreto legislativo n. 274 del 2000 di verificare l'effettivo svolgimento del lavoro di pubblica utilità. In deroga a quanto previsto dall'articolo 54 del decreto legislativo n. 274 del 2000 il lavoro di pubblica utilità ha una durata corrispondente a quella della sanzione detentiva irrogata e della conversione della pena pecuniaria ragguagliando 250 euro ad un giorno di lavoro di pubblica utilità. In caso di svolgimento positivo del lavoro di pubblica utilità, il giudice fissa una nuova udienza e dichiara estinto il reato, dispone la riduzione alla metà della sanzione della sospensione della patente e revoca la confisca del veicolo sequestrato. La decisione è ricorribile in cassazione. Il ricorso non sospende l'esecuzione a meno che il giudice che l'ha emessa disponga diversamente. In caso di violazione degli obblighi connessi allo svolgimento del lavoro di pubblica utilità, il giudice che procede o il giudice dell'esecuzione, a richiesta del pubblico ministero o di ufficio, con le formalità di cui all'articolo 666 del codice di procedura penale, tenuto conto dei motivi, della entità e delle

circostanze della violazione, dispone la revoca della pena sostitutiva con ripristino di quella sostituita e della sanzione amministrativa della sospensione della patente e della misura di sicurezza della confisca. Il lavoro di pubblica utilità può sostituire la pena per non più di una volta».

Art. 35.

*(Modifica all'articolo 191 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di attraversamenti pedonali)*

1. All'articolo 191 del decreto legislativo n. 285 del 1992, il comma 1 è sostituito dal seguente:

«1. Quando il traffico non è regolato da agenti o da semafori, i conducenti devono fermarsi quando i pedoni transitano sugli attraversamenti pedonali. Devono altresì dare la precedenza, rallentando e all'occorrenza fermandosi, ai pedoni che si accingono ad attraversare sui medesimi attraversamenti pedonali. Lo stesso obbligo sussiste per i conducenti che svoltano per inoltrarsi in un'altra strada al cui ingresso si trova un attraversamento pedonale, quando ai pedoni non sia vietato il passaggio. Resta fermo il divieto per i pedoni di cui all'articolo 190, comma 4».

Art. 36.

*(Modifica all'articolo 195 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie)*

1. Al comma 2-*bis* dell'articolo 195 del decreto legislativo n. 285 del 1992, le parole: «e 178» sono sostituite dalle seguenti: «178, 186, comma 2, lettera a), e 186-*bis*».

Art. 37.

*(Modifiche all'articolo 200 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di contestazione e verbalizzazione delle violazioni)*

1. All'articolo 200 del decreto legislativo n. 285 del 1992, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, le parole «La violazione, quando è possibile, deve essere» sono sostituite dalle seguenti: «Fuori dei casi di cui all'articolo 201, comma 1-*bis*, la violazione, quando è possibile, deve essere»;

b) il comma 2 è sostituito dal seguente:

«2. Dell'avvenuta contestazione deve essere redatto verbale contenente anche le dichiarazioni che gli interessati chiedono vi siano inserite. Il verbale, che può essere redatto anche con l'ausilio di sistemi informatici, contiene la sommaria descrizione del fatto accertato, gli elementi es-

senziali per l'identificazione del trasgressore e la targa del veicolo con cui è stata commessa la violazione. Nel regolamento sono determinati i contenuti del verbale».

Art. 38.

*(Modifiche all'articolo 201 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di notificazione delle violazioni)*

1. All'articolo 201 del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono apportate le seguenti modificazioni:

*a)* al comma 1, le parole: «entro centocinquanta giorni» sono sostituite, ovunque ricorrono, dalle seguenti: «entro sessanta giorni»;

*b)* al comma 1, dopo il quarto periodo è inserito il seguente: «Quando la violazione sia stata contestata immediatamente al trasgressore, il verbale deve essere notificato ad uno dei soggetti individuati ai sensi dell'articolo 196 entro novanta giorni dall'accertamento della violazione»;

*c)* al comma 1-*bis*, la lettera *g)* è sostituita dalla seguente:

«*g)* rilevazione degli accessi di veicoli non autorizzati ai centri storici, alle zone a traffico limitato, alle aree pedonali, o della circolazione sulle corsie e sulle strade riservate attraverso i dispositivi previsti dall'articolo 17, comma 133-*bis*, della legge 15 maggio 1997, n. 127»;

*d)* al comma 1-*bis*, dopo la lettera *g)* è inserita la seguente:

«*g-bis)* accertamento delle violazioni di cui agli articoli 141, 143, commi 11 e 12, 146, 170, 171, 213 e 214, per mezzo di appositi dispositivi o apparecchiature di rilevamento»;

*e)* al comma 1-*ter*, l'ultimo periodo è sostituito dai seguenti: «Nei casi previsti alle lettere *b)*, *f)* e *g)* del comma 1-*bis* non è necessaria la presenza degli organi di polizia stradale qualora l'accertamento avvenga mediante rilievo con dispositivi o apparecchiature che sono stati omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico. Tali strumenti devono essere gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1»;

*f)* dopo il comma 1-*ter*, è inserito il seguente:

«*l-quater*. In occasione della rilevazione delle violazioni di cui al comma 1-*bis*, lettera *g-bis)*, non è necessaria la presenza degli organi di polizia stradale qualora l'accertamento avvenga mediante dispositivi o apparecchiature che sono stati omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico. Tali strumenti devono essere gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1, e devono essere installati ed utilizzati solo sui tratti di strada individuati dai prefetti, secondo le direttive fornite dal Ministero dell'interno, sentito il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. I tratti di

strada sono individuati tenendo conto del tasso di incidentalità e delle condizioni strutturali, plano-altimetriche e di traffico».

2. Le disposizioni dell'articolo 201 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come da ultimo modificato dal comma 1, lettere *a)* e *b)*, del presente articolo, si applicano alle violazioni commesse dopo la data di entrata in vigore della presente legge.

#### Art. 39.

*(Modifiche agli articoli 202 e 207 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di pagamento in misura ridotta e di sanzioni per i veicoli immatricolati all'estero o muniti di targa EE)*

1. All'articolo 202 del decreto legislativo n. 285 del 1992, dopo il comma 2 sono inseriti i seguenti:

«2-bis. In deroga a quanto previsto dal comma 2, quando la violazione degli articoli 142, commi 9 e 9-bis, 148, 167, in tutte le ipotesi di eccedenza del carico superiore al 10 per cento della massa complessiva a pieno carico, 174, commi 5, 6 e 7, e 178, commi 5, 6 e 7, è commessa da un conducente titolare di patente di guida di categoria C, C+E, D o D+E nell'esercizio dell'attività di autotrasporto di persone o cose, il conducente è ammesso ad effettuare immediatamente, nelle mani dell'agente accertatore, il pagamento in misura ridotta di cui al comma 1. L'agente trasmette al proprio comando o ufficio il verbale e la somma riscossa e ne rilascia ricevuta al trasgressore, facendo menzione del pagamento nella copia del verbale che consegna al trasgressore medesimo.

2-ter. Qualora il trasgressore non si avvalga della facoltà di cui al comma 2-bis, è tenuto a versare all'agente accertatore, a titolo di cauzione, una somma pari alla metà del massimo della sanzione pecuniaria prevista per la violazione. Del versamento della cauzione è fatta menzione nel verbale di contestazione della violazione. La cauzione è versata al comando o ufficio da cui l'agente accertatore dipende.

2-quater. In mancanza del versamento della cauzione di cui al comma 2-ter, è disposto il fermo amministrativo del veicolo fino a quando non sia stato adempiuto il predetto onere e, comunque, per un periodo non superiore a sessanta giorni. Il veicolo sottoposto a fermo amministrativo è affidato in custodia, a spese del responsabile della violazione, ad uno dei soggetti individuati ai sensi del comma 1 dell'articolo 214-bis».

2. All'articolo 207 del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono apportate le seguenti modificazioni:

*a)* al comma 3 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Il veicolo sottoposto a fermo amministrativo è affidato in custodia, a spese del responsabile della violazione, ad uno dei soggetti individuati ai sensi del comma 1 dell'articolo 214-bis»;

*b)* il comma 4-bis è abrogato.

## Art. 40.

(*Introduzione dell'articolo 202-bis del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di rateazione delle sanzioni pecuniarie*)

1. Dopo l'articolo 202 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è inserito il seguente:

«Art. 202-bis. - (*Rateazione delle sanzioni pecuniarie*). - 1. I soggetti tenuti al pagamento di una sanzione amministrativa pecuniaria per una o più violazioni accertate contestualmente con uno stesso verbale, di importo superiore a 200 euro, che versino in condizioni economiche disagiate, possono richiedere la ripartizione del pagamento in rate mensili.

2. Può avvalersi della facoltà di cui al comma 1 chi è titolare di un reddito imponibile ai fini dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, risultante dall'ultima dichiarazione, non superiore a euro 10.628,16. Ai fini di cui al presente comma, se l'interessato convive con il coniuge o con altri familiari, il reddito è costituito dalla somma dei redditi conseguiti nel medesimo periodo da ogni componente della famiglia, compreso l'istante, e i limiti di reddito di cui al periodo precedente sono elevati di euro 1.032,91 per ognuno dei familiari conviventi.

3. La richiesta di cui al comma 1 è presentata al prefetto, nel caso in cui la violazione sia stata accertata da funzionari, ufficiali e agenti di cui al primo periodo del comma 1 dell'articolo 208. È presentata al presidente della giunta regionale, al presidente della giunta provinciale o al sindaco, nel caso in cui la violazione sia stata accertata da funzionari, ufficiali e agenti, rispettivamente, delle regioni, delle province o dei comuni.

4. Sulla base delle condizioni economiche del richiedente e dell'entità della somma da pagare, l'autorità di cui al comma 3 dispone la ripartizione del pagamento fino ad un massimo di dodici rate se l'importo dovuto non supera euro 2.000, fino ad un massimo di ventiquattro rate se l'importo dovuto non supera euro 5.000, fino ad un massimo di sessanta rate se l'importo dovuto supera euro 5.000. L'importo di ciascuna rata non può essere inferiore a euro 100. Sulle somme il cui pagamento è stato rateizzato si applicano gli interessi al tasso previsto dall'articolo 21, primo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 602, e successive modificazioni.

5. L'istanza di cui al comma 1 deve essere presentata entro trenta giorni dalla data di contestazione o di notificazione della violazione. La presentazione dell'istanza implica la rinuncia ad avvalersi della facoltà di ricorso al prefetto di cui all'articolo 203 e di ricorso al giudice di pace di cui all'articolo 204-bis. L'istanza è comunicata dall'autorità ricevente all'ufficio o comando da cui dipende l'organo accertatore. Entro novanta giorni dalla presentazione dell'istanza l'autorità di cui al comma 3 del presente articolo adotta il provvedimento di accoglimento o di rigetto.

Decorso il termine di cui al periodo precedente, l'istanza si intende respinta.

6. La notificazione all'interessato dell'accoglimento dell'istanza, con la determinazione delle modalità e dei tempi della rateazione, ovvero del provvedimento di rigetto è effettuata con le modalità di cui all'articolo 201. Con le modalità di cui al periodo precedente è notificata la comunicazione della decorrenza del termine di cui al quarto periodo del comma 5 del presente articolo e degli effetti che ne derivano ai sensi del medesimo comma. L'accoglimento dell'istanza, il rigetto o la decorrenza del termine di cui al citato quarto periodo del comma 5 sono comunicati al comando o ufficio da cui dipende l'organo accertatore.

7. In caso di accoglimento dell'istanza, il comando o ufficio da cui dipende l'organo accertatore provvede alla verifica del pagamento di ciascuna rata. In caso di mancato pagamento della prima rata o, successivamente, di due rate, il debitore decade automaticamente dal beneficio della rateazione. Si applicano le disposizioni del comma 3 dell'articolo 203.

8. In caso di rigetto dell'istanza, il pagamento della sanzione amministrativa pecuniaria deve avvenire entro trenta giorni dalla notificazione del relativo provvedimento ovvero dalla notificazione di cui al secondo periodo del comma 6.

9. Con decreto del Ministro dell'interno, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze, del lavoro, della salute e delle politiche sociali e delle infrastrutture e dei trasporti, sono disciplinate le modalità di attuazione del presente articolo.

10. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con i Ministri dell'interno, del lavoro, della salute e delle politiche sociali e delle infrastrutture e dei trasporti, sono aggiornati ogni due anni gli importi di cui ai commi 1, 2 e 4 in misura pari all'intera variazione, accertata dall'ISTAT, dell'indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati verificatasi nei due anni precedenti. Il decreto di cui al presente comma è adottato entro il 1° dicembre di ogni biennio e gli importi aggiornati si applicano dal 1° gennaio dell'anno successivo».

#### Art. 41.

*(Modifiche agli articoli 204-bis e 205 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di ricorso al giudice di pace e di opposizione)*

1. All'articolo 204-bis del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 3 è sostituito dai seguenti:

«3. Il ricorso e il decreto con cui il giudice fissa l'udienza di comparizione sono notificati, a cura della cancelleria, all'opponente o, nel caso sia stato indicato, al suo procuratore, e ai soggetti di cui al comma 4-bis, anche a mezzo di fax o per via telematica all'indirizzo elettronico comu-

nicato ai sensi dell'articolo 7 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 2001, n. 123.

3-bis. Tra il giorno della notificazione e l'udienza di comparizione devono intercorrere termini liberi non maggiori di trenta giorni, se il luogo della notificazione si trova in Italia, o di sessanta giorni, se si trova all'estero. Se il ricorso contiene istanza di sospensione del provvedimento impugnato, l'udienza di comparizione deve essere fissata dal giudice entro venti giorni dal deposito dello stesso.

3-ter. L'opposizione non sospende l'esecuzione del provvedimento, salvo che il giudice, concorrendo gravi e documentati motivi, disponga diversamente nella prima udienza di comparizione, sentite l'autorità che ha adottato il provvedimento e la parte ricorrente, con ordinanza motivata e impugnabile con ricorso in tribunale»;

b) dopo il comma 4 è inserito il seguente:

«4-bis. La legittimazione passiva nel giudizio di cui al presente articolo spetta al prefetto, quando le violazioni opposte sono state accertate da funzionari, ufficiali e agenti dello Stato, nonché da funzionari e agenti delle Ferrovie dello Stato, delle ferrovie e tranvie in concessione e dell'ANAS; spetta a regioni, province e comuni, quando le violazioni sono state accertate da funzionari, ufficiali e agenti, rispettivamente, delle regioni, delle province e dei comuni o, comunque, quando i relativi proventi sono ad essi devoluti ai sensi dell'articolo 208. Il prefetto può essere rappresentato in giudizio da funzionari della prefettura-ufficio territoriale del Governo»;

c) il comma 5 è sostituito dal seguente:

«5. In caso di rigetto del ricorso, il giudice di pace determina l'importo della sanzione e impone il pagamento della somma con sentenza immediatamente eseguibile. Il pagamento della somma deve avvenire entro i trenta giorni successivi alla notificazione della sentenza e deve essere effettuato a vantaggio dell'amministrazione cui appartiene l'organo accertatore, con le modalità di pagamento da questa determinate»;

d) al comma 6, le parole: «che superino l'importo della cauzione prestata all'atto del deposito del ricorso» sono soppresse;

e) è aggiunto, in fine, il seguente comma:

«9-bis. La sentenza con cui è accolto o rigettato il ricorso è trasmessa, entro trenta giorni dal deposito, a cura della cancelleria del giudice, all'ufficio o comando da cui dipende l'organo accertatore».

2. Il comma 3 dell'articolo 205 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è abrogato.



## Art. 42.

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

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

a) al comma 3, primo periodo, dopo le parole: «e delle finanze» sono inserite le seguenti: «, dell'interno»;

b) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

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

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

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

a) in misura non inferiore a un quarto della quota, a interventi di sostituzione, di ammodernamento, di potenziamento, di messa a norma e di manutenzione della segnaletica delle strade di proprietà dell'ente;

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

c) ad altre finalità connesse al miglioramento della sicurezza stradale, relative alla manutenzione delle strade di proprietà dell'ente, all'installazione, all'ammodernamento, al potenziamento, alla messa a norma e alla manutenzione delle barriere e alla sistemazione del manto stradale delle medesime strade, alla redazione dei piani di cui all'articolo 36, a interventi per la sicurezza stradale a tutela degli utenti deboli, quali bambini, anziani, disabili, pedoni e ciclisti, allo svolgimento, da parte degli organi di polizia locale, nelle scuole di ogni ordine e grado, di corsi didattici finalizzati all'educazione stradale, a misure di assistenza e di previdenza per il personale di cui alle lettere *d-bis*) ed *e*) del comma 1 dell'articolo 12, alle misure di cui al comma 5-bis del presente articolo e a interventi a favore della mobilità ciclistica.

5. Gli enti di cui al secondo periodo del comma 1 determinano annualmente, con delibera della giunta, le quote da destinare alle finalità di cui al comma 4. Resta facoltà dell'ente destinare in tutto o in parte

la restante quota del 50 per cento dei proventi alle finalità di cui al citato comma 4.

5-bis. La quota dei proventi di cui alla lettera *c)* del comma 4 può anche essere destinata ad assunzioni stagionali a progetto nelle forme di contratti a tempo determinato e a forme flessibili di lavoro, ovvero al finanziamento di progetti di potenziamento dei servizi di controllo finalizzati alla sicurezza urbana e alla sicurezza stradale, nonché a progetti di potenziamento dei servizi notturni e di prevenzione delle violazioni di cui agli articoli 186, 186-*bis* e 187 e all'acquisto di automezzi, mezzi e attrezzature dei Corpi e dei servizi di polizia provinciale e di polizia municipale di cui alle lettere *d-bis)* ed *e)* del comma 1 dell'articolo 12, destinati al potenziamento dei servizi di controllo finalizzati alla sicurezza urbana e alla sicurezza stradale.

2. La destinazione dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie di cui al presente articolo è determinata dalle amministrazioni a consuntivo, attribuendo carattere di priorità ai programmi di spesa già avviati o pianificati.

3. Le maggiori entrate spettanti allo Stato e derivanti dall'applicazione delle sanzioni di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, rispetto a quelle accertate a legislazione vigente, derivanti dall'attuazione della presente legge ed ulteriori rispetto alle esigenze di complessiva compensazione finanziaria e di equilibrio di bilancio, sono individuate a consuntivo, annualmente, con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze. Con successivo decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministeri dell'interno e dell'economia e delle finanze, tenuto conto delle esigenze di finanza pubblica, una quota parte delle risorse accertate ai sensi del periodo precedente è destinata alle seguenti finalità:

*a)* al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nella misura del 40 per cento del totale annuo, per la realizzazione degli interventi previsti nei programmi annuali di attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale; una quota non inferiore a un quarto delle risorse di cui alla presente lettera è destinata a interventi specificamente finalizzati alla sostituzione, all'ammodernamento, al potenziamento, alla messa a norma e alla manutenzione della segnaletica stradale; un'ulteriore quota non inferiore a un quarto delle risorse di cui alla presente lettera è destinata, ad esclusione delle strade e delle autostrade affidate in concessione, a interventi di installazione, di potenziamento, di messa a norma e di manutenzione delle barriere, nonché di sistemazione del manto stradale;

*b)* al Ministero dell'interno, nella misura del 20 per cento del totale annuo, per l'acquisto di automezzi, mezzi e attrezzature delle Forze di polizia, di cui all'articolo 12, comma 1, lettere *a)*, *b)*, *c)*, *d)* e *f-bis)*, del decreto legislativo n. 285 del 1992 destinati al potenziamento dei servizi di controllo finalizzati alla sicurezza della circolazione stradale e ripartiti annualmente con decreto del Ministro dell'interno, proporzionalmente al-

l'ammontare complessivo delle sanzioni relative a violazioni accertate da ciascuna delle medesime Forze di polizia;

*c)* al Ministero dell'interno, nella misura del 15 per cento del totale annuo, per il totale delle spese relative all'effettuazione degli accertamenti di cui agli articoli 186, 186-*bis* e 187 del decreto legislativo n. 285 del 1992, comprese le spese sostenute da soggetti pubblici su richiesta degli organi di polizia, fatta eccezione per quelle relative agli accertamenti di cui al comma 2-*bis* dello stesso articolo 187, per le quali provvede solo nella misura del 50 per cento;

*d)* al Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca, nella misura del 10 per cento, per la predisposizione dei programmi obbligatori di cui all'articolo 230, comma 1, del decreto legislativo n. 285 del 1992;

*e)* al Ministero dell'interno, nella misura del 15 per cento, per garantire la piena funzionalità degli organi di polizia stradale, la repressione dei comportamenti di infrazione alla guida ed il controllo sull'efficienza dei veicoli.

4. Le maggiori entrate derivanti dalla presente legge affluiscono ad un'apposita contabilità speciale per essere destinate alle finalità indicate dal comma 3 del presente articolo.

#### Art. 43.

*(Introduzione dell'articolo 214-ter del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di destinazione dei veicoli confiscati)*

1. Dopo l'articolo 214-*bis* del decreto legislativo n. 285 del 1992 è inserito il seguente:

«Art. 214-*ter*. - (*Destinazione dei veicoli confiscati*). - 1. I veicoli acquisiti dallo Stato a seguito di provvedimento definitivo di confisca adottato ai sensi degli articoli 186, commi 2, lettera *c)*, 2-*bis* e 7, 186-*bis*, comma 6, e 187, commi 1 e 1-*bis*, sono assegnati agli organi di polizia che ne facciano richiesta, prioritariamente per attività finalizzate a garantire la sicurezza della circolazione stradale, ovvero ad altri organi dello Stato o ad altri enti pubblici non economici che ne facciano richiesta per finalità di giustizia, di protezione civile o di tutela ambientale. Qualora gli organi o enti di cui al periodo precedente non presentino richiesta di assegnazione, i beni sono posti in vendita. Se la procedura di vendita è antieconomica, con provvedimento del dirigente del competente ufficio del Ministero dell'economia e delle finanze è disposta la cessione gratuita o la distruzione del bene. Il provvedimento è comunicato al pubblico registro automobilistico per l'aggiornamento delle iscrizioni. Si applicano le disposizioni del comma 3-*bis* dell'articolo 214-*bis*.

2. Si applicano, in quanto compatibili, l'articolo 2-*undecies* della legge 31 maggio 1965, n. 575, e successive modificazioni, e l'articolo 301-*bis* del testo unico delle disposizioni legislative in materia doganale, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973, n.

43, e successive modificazioni, concernenti la gestione, la vendita o la distruzione dei beni mobili registrati».

Art. 44.

*(Modifiche all'articolo 218 e introduzione dell'articolo 218-bis del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di sanzione accessoria della sospensione della patente e di applicazione della sospensione della patente per i neo-patentati)*

1. All'articolo 218 del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 2 è sostituito dal seguente:

«2. L'organo che ha ritirato la patente di guida la invia, unitamente a copia del verbale, entro cinque giorni dal ritiro, alla prefettura del luogo della commessa violazione. Entro il termine di cui al primo periodo, il conducente a cui è stata sospesa la patente, solo nel caso in cui dalla commessa violazione non sia derivato un incidente, può presentare istanza al prefetto intesa ad ottenere un permesso di guida, per determinate fasce orarie, e comunque di non oltre tre ore al giorno, adeguatamente motivato e documentato per ragioni di lavoro, qualora risulti impossibile o estremamente gravoso raggiungere il posto di lavoro con mezzi pubblici o comunque non propri, ovvero per il ricorrere di una situazione che avrebbe dato diritto alle agevolazioni di cui all'articolo 33 della legge 5 febbraio 1992, n. 104. Il prefetto, nei quindici giorni successivi, emana l'ordinanza di sospensione, indicando il periodo al quale si estende la sospensione stessa. Tale periodo, nei limiti minimo e massimo fissati da ogni singola norma, è determinato in relazione all'entità del danno apportato, alla gravità della violazione commessa, nonché al pericolo che l'ulteriore circolazione potrebbe cagionare. Tali due ultimi elementi, unitamente alle motivazioni dell'istanza di cui al secondo periodo ed alla relativa documentazione, sono altresì valutati dal prefetto per decidere della predetta istanza. Qualora questa sia accolta, il periodo di sospensione è aumentato di un numero di giorni pari al doppio delle complessive ore per le quali è stata autorizzata la guida, arrotondato per eccesso. L'ordinanza, che eventualmente reca l'autorizzazione alla guida, determinando espressamente fasce orarie e numero di giorni, è notificata immediatamente all'interessato, che deve esibirla ai fini della guida nelle situazioni autorizzate. L'ordinanza è altresì comunicata, per i fini di cui all'articolo 226, comma 11, all'anagrafe degli abilitati alla guida. Il periodo di durata fissato decorre dal giorno del ritiro. Qualora l'ordinanza di sospensione non sia emanata nel termine di quindici giorni, il titolare della patente può ottenerne la restituzione da parte della prefettura. Il permesso di guida in costanza di sospensione della patente può essere concesso una sola volta»;

b) al comma 3, le parole: «dalle iscrizioni sulla patente» sono sostituite dalle seguenti: «dall'interrogazione dell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida»;

c) al comma 4, le parole: «viene comunicata al competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri, che la iscrive nei propri registri» sono sostituite dalle seguenti: «è comunicata all'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida».

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

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

2. Qualora, nei primi tre anni dalla data di conseguimento della patente di categoria B, il titolare abbia commesso una violazione per la quale è prevista l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente per un periodo superiore a tre mesi, le disposizioni del comma 1 si applicano per i primi cinque anni dalla data di conseguimento della patente.

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

#### Art. 45.

*(Modifiche agli articoli 219, 219-bis e 222, modifica dell'articolo 223 e abrogazione dell'articolo 130-bis del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di revoca e ritiro della patente di guida)*

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

a) al comma 3-bis, le parole: «dopo che sia trascorso almeno un anno» sono sostituite dalle seguenti: «dopo che siano trascorsi almeno due anni» ed è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Fino alla data di entrata in vigore della disciplina applicativa delle disposizioni della direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, i soggetti ai quali è stata revocata la patente non possono con-

seguire il certificato di idoneità per la guida di ciclomotori né possono condurre tali veicoli»;

*b)* sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

«3-ter. Quando la revoca della patente di guida è disposta a seguito delle violazioni di cui agli articoli 186, 186-*bis* e 187, non è possibile conseguire una nuova patente di guida prima di tre anni a decorrere dalla data di accertamento del reato».

3-quater. La revoca della patente di guida ad uno dei conducenti di cui all'articolo 186-*bis*, comma 1, lettere *b)*, *c)* e *d)*, che consegue all'accertamento di uno dei reati di cui agli articoli 186, comma 2, lettere *b)* e *c)*, e 187 costituisce giusta causa di licenziamento ai sensi dell'articolo 2119 del codice civile».

2. All'articolo 219-*bis* del decreto legislativo n. 285 del 1992, sono apportate le seguenti modificazioni:

*a)* il comma 1 è sostituito dal seguente:

«1. Nell'ipotesi in cui, ai sensi del presente codice, è disposta la sanzione amministrativa accessoria del ritiro, della sospensione o della revoca della patente di guida e la violazione da cui discende è commessa da un conducente di ciclomotore, le sanzioni amministrative si applicano al certificato di idoneità alla guida posseduto ai sensi dell'articolo 116, commi 1-*bis* e 1-*ter*, ovvero alla patente posseduta ai sensi dell'articolo 116, comma 1-*quinqüies*, secondo le procedure degli articoli 216, 218, 219 e 223. In caso di circolazione durante il periodo di applicazione delle sanzioni accessorie si applicano le sanzioni amministrative di cui agli articoli 216, 218 e 219. Si applicano altresì le disposizioni dell'articolo 126-*bis*»;

*b)* il comma 2 è abrogato.

3. Al comma 2 dell'articolo 222 del decreto legislativo n. 285 del 1992, le parole: «di cui al terzo periodo» sono sostituite dalle seguenti: «di cui al secondo o al terzo periodo».

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

«Art. 223. - (*Ritiro della patente di guida in conseguenza di ipotesi di reato*). - 1. Nelle ipotesi di reato per le quali è prevista la sanzione amministrativa accessoria della sospensione o della revoca della patente di guida, l'agente o l'organo accertatore della violazione ritira immediatamente la patente e la trasmette, unitamente al rapporto, entro dieci giorni, tramite il proprio comando o ufficio, alla prefettura-ufficio territoriale del Governo del luogo della commessa violazione. Il prefetto, ricevuti gli atti, dispone la sospensione provvisoria della validità della patente di guida, fino ad un massimo di due anni. Il provvedimento, per i fini di cui all'articolo 226, comma 11, è comunicato all'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida.

2. Le disposizioni del comma 1 del presente articolo si applicano anche nelle ipotesi di reato di cui all'articolo 222, commi 2 e 3. La trasmissione della patente di guida, unitamente a copia del rapporto e del verbale di contestazione, è effettuata dall'agente o dall'organo che ha proceduto al rilevamento del sinistro. Il prefetto, ricevuti gli atti, dispone, ove sussistano fondati elementi di un'evidente responsabilità, la sospensione provvisoria della validità della patente di guida fino ad un massimo di tre anni.

3. Il cancelliere del giudice che ha pronunciato la sentenza o il decreto divenuti irrevocabili ai sensi dell'articolo 648 del codice di procedura penale, nel termine di quindici giorni, ne trasmette copia autentica al prefetto indicato nei commi 1 e 2 del presente articolo.

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

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

#### Art. 46.

*(Introduzione dell'articolo 224-ter del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di applicazione delle sanzioni amministrative accessorie della confisca e del fermo e disposizioni in materia di confisca dei ciclomotori e dei motocicli con cui sono state commesse violazioni amministrative)*

1. Alla sezione II del capo II del titolo VI del decreto legislativo n. 285 del 1992, dopo l'articolo 224-*bis*, è aggiunto il seguente:

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

2. Nei casi previsti dal comma 1 del presente articolo, il cancelliere del giudice che ha pronunciato la sentenza o il decreto divenuti irrevocabili ai sensi dell'articolo 648 del codice di procedura penale, nel termine di quindici giorni, ne trasmette copia autentica al prefetto affinché disponga la confisca amministrativa ai sensi delle disposizioni dell'articolo 213 del presente codice, in quanto compatibili.

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

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

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

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

7. Nel caso di sentenza irrevocabile di proscioglimento, il prefetto, ovvero, nei casi di cui al comma 3, l'ufficio o il comando da cui dipende l'agente o l'organo accertatore della violazione, ricevuta la comunicazione della cancelleria, ordina la restituzione del veicolo all'intestatario. Fino a tale ordine, sono fatti salvi gli effetti del fermo amministrativo provvisorio disposto ai sensi del citato comma 3».

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

3. All'attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo l'amministrazione competente provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.



## CAPO II

ALTRE DISPOSIZIONI IN MATERIA  
DI SICUREZZA NELLA CIRCOLAZIONE STRADALE

## Art. 47.

*(Istituzione del Comitato per l'indirizzo ed il coordinamento delle attività connesse alla sicurezza stradale)*

1. Al fine di ottimizzare le sinergie delle attività di sicurezza stradale, sotto ogni profilo svolte da tutti i soggetti istituzionalmente preposti, anche ai vari livelli di governo territoriale, è istituito, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Comitato per l'indirizzo ed il coordinamento delle attività connesse alla sicurezza stradale, di seguito denominato «Comitato».

2. Il Comitato svolge azione di supporto al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in particolare al fine di:

*a)* coordinare e rendere unitaria l'azione dello Stato in coerenza con gli indirizzi in materia di sicurezza stradale definiti dall'Unione europea;

*b)* individuare, nell'ambito dei predetti indirizzi, le linee di azione prioritarie di intervento per la predisposizione del Piano nazionale della sicurezza stradale;

*c)* coordinare gli interventi per migliorare la sicurezza stradale posti in essere dai comuni e da altri soggetti pubblici e privati in materia;

*d)* verificare le misure adottate ed i risultati conseguiti, anche con riguardo agli interventi posti in essere dagli enti proprietari delle strade, comprese quelle gestite direttamente dall'ANAS Spa e dalle società concessionarie;

*e)* rendere parere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai fini della predisposizione della relazione annuale al Parlamento sullo stato della sicurezza stradale in Italia;

*f)* favorire e promuovere il coordinamento delle attività finalizzate alla raccolta dei dati relativi all'incidentalità stradale di cui all'articolo 57 della presente legge;

*g)* favorire e promuovere il coordinamento delle attività di raccolta e di diffusione delle informazioni sul traffico e sulla viabilità;

*h)* favorire e promuovere il coordinamento dei soggetti impegnati a presidio della sicurezza della mobilità, per il miglioramento dell'efficienza degli interventi di emergenza e di soccorso;

*i)* promuovere la formazione e l'aggiornamento degli operatori del settore.

3. Il Comitato è presieduto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ed è composto dai seguenti membri:

*a)* un rappresentante del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

*b)* un rappresentante del Ministero dell'economia e delle finanze;

*c)* un rappresentante del Ministero della salute;

*d)* un rappresentante del Ministero dell'interno;

*e)* un rappresentante del Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca;

*f)* un rappresentante del Ministero dello sviluppo economico;

*g)* tre rappresentanti delle regioni, delle province autonome di Trento e di Bolzano e degli enti locali, nominati dalla Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni.

4. I membri del Comitato di cui al comma 3, lettere *a)*, *b)*, *c)*, *d)*, *e)* ed *f)*, hanno qualifica almeno di direttore generale o equivalente e sono nominati dai Ministri delle rispettive amministrazioni di appartenenza entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge. Per la partecipazione al Comitato non è prevista la corresponsione di compensi o rimborsi spese di alcun genere.

5. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di intesa con i Ministeri dell'economia e delle finanze, della salute, dell'interno, dell'istruzione, dell'università e della ricerca e dello sviluppo economico, da emanare entro il termine di centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, è approvato un regolamento organizzativo e di funzionamento interno del Comitato.

6. Dalle disposizioni di cui al presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri né minori entrate a carico della finanza pubblica».

#### Art. 48.

##### *(Obblighi degli enti proprietari e concessionari delle strade e delle autostrade)*

1. Gli enti proprietari e concessionari delle strade e delle autostrade nelle quali si registrano più elevati tassi di incidentalità effettuano specifici interventi di manutenzione straordinaria della sede stradale e autostradale, delle pertinenze, degli arredi, delle attrezzature e degli impianti, nonché di sostituzione, di ammodernamento, di potenziamento, di messa a norma e di manutenzione della segnaletica e delle barriere volti a ridurre i rischi relativi alla circolazione. Al finanziamento degli interventi di cui al presente comma si provvede nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono individuate le tipologie di interventi di cui al comma 1, con particolare riferimento alla sostituzione della segnaletica obsoleta o danneggiata, alla sostituzione delle barriere obsolete o danneggiate, all'utilizzo di strumenti e dispositivi, anche realizzati con materiale proveniente da pneumatici usati, idonei a migliorare la sicurezza della circolazione stradale, nonché alla sistemazione, al ripristino e al miglioramento del manto stradale.

3. Degli interventi di cui all'articolo 14 del decreto legislativo n. 285 del 1992 e al presente articolo si tiene conto ai fini della definizione degli obblighi a carico dell'ente concessionario e delle modalità di determinazione degli incrementi tariffari nelle convenzioni da stipulare successivamente alla data di entrata in vigore della presente legge.

#### Art. 49.

##### *(Disposizioni in materia di classificazione amministrativa della rete autostradale e stradale di interesse nazionale)*

1. Dopo l'articolo 1 del decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461, è inserito il seguente:

«Art. 1-*bis.* - *1.* Alle modifiche della rete autostradale e stradale di interesse nazionale esistente, individuata ai sensi del presente decreto legislativo, si provvede, su iniziativa dello Stato o delle regioni interessate, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici e previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano di cui all'articolo 2 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sentite le Commissioni parlamentari competenti per materia.

2. Le modifiche di cui al comma 1 consistono nel trasferimento tra Stato e regioni, e nella conseguente riclassificazione, di intere strade o di singoli tronchi.

3. Alle integrazioni della rete autostradale e stradale di interesse nazionale costituite dalla realizzazione di nuove strade o tronchi, nonché di varianti che alterano i capisaldi del tracciato, si provvede, fatte salve le norme in materia di programmazione e realizzazione di opere autostradali, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, con l'inserimento dei relativi studi e progetti negli strumenti di pianificazione e programmazione nazionale in materia di viabilità. Con l'approvazione di tali strumenti le nuove strade o tronchi nonché le varianti che alterano i capisaldi del tracciato sono classificati di interesse nazionale e, per le varianti, è contestual-

mente definita l'eventuale declassificazione del tronco sotteso alla variante, senza trasferimento di risorse finanziarie, umane, strumentali ed organizzative da parte dello Stato o di ANAS Spa. Successivamente alla realizzazione e prima della messa in esercizio, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti si provvede all'inserimento delle nuove strade o tronchi nonché delle varianti nelle tabelle allegate al presente decreto legislativo e, in caso di variante, alla eventuale declassificazione del tronco sotteso alla variante.

4. Per le integrazioni della rete autostradale e stradale di interesse nazionale costituite dalla realizzazione di varianti che non alterano i capisaldi del tracciato, la classificazione a strada di interesse nazionale avviene di diritto.

5. Per i tratti di strada della rete autostradale e stradale di interesse nazionale, dismessi a seguito della realizzazione di varianti di cui al comma 4, ovvero che attraversano i centri abitati con popolazione superiore a 10.000 abitanti, si applica quanto previsto dall'articolo 4, commi da 3 a 7, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495.

6. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro il 28 febbraio di ogni anno, sono aggiornate le tabelle di cui al presente decreto legislativo con le variazioni di cui ai commi 4 e 5, avvenute nell'anno solare precedente».

2. All'articolo 1, comma 4, lettera *b*), della legge 15 marzo 1997, n. 59, l'ultimo periodo è soppresso.

#### Art. 50.

##### *(Introduzione del casco elettronico e della «scatola nera»)*

1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può emanare, sentito, per quanto di competenza, il Garante per la protezione dei dati personali, direttive al fine di prevedere, compatibilmente con la normativa comunitaria e nel rispetto della disciplina in materia di protezione dei dati personali, l'impiego in via sperimentale, da parte dei conducenti e degli eventuali passeggeri di ciclomotori e motoveicoli, del casco protettivo elettronico e 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», idoneo a rilevare, allo scopo di garantire la sicurezza stradale, la tipologia del percorso, la velocità media e puntuale del veicolo, le condizioni tecnico-meccaniche del medesimo e la condotta di guida, nonché, in caso di incidente, a ricostruire la dinamica.

## Art. 51.

*(Certificazione di assenza di abuso di sostanze alcoliche e di assenza di assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope per chi esercita attività di autotrasporto)*

1. Per l'esercizio dell'attività professionale di trasporto su strada che richieda la patente di guida di categoria C, C+E, D, D+E, l'interessato deve produrre apposita certificazione con cui si esclude che faccia abuso di sostanze alcoliche ovvero uso di sostanze stupefacenti o psicotrope.

2. Con decreto del Ministro del lavoro, della salute e delle politiche sociali, da adottare, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentita la Presidenza del Consiglio dei ministri – Dipartimento per le politiche antidroga, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono definite le caratteristiche della certificazione di cui al comma 1, sono individuati i soggetti competenti a rilasciarla e sono disciplinate le procedure di rilascio.

3. Le spese connesse al rilascio della certificazione di cui al comma 1 sono a carico dei soggetti che la richiedono. Le amministrazioni pubbliche interessate provvedono alle attività previste dal presente articolo nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

## Art. 52.

*(Modifiche al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, in materia di responsabilità del vettore, del committente, del caricatore e del proprietario della merce, di documenti di trasporto e di qualificazione iniziale dell'attività di autotrasportatore)*

1. Al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 7 è aggiunto, in fine, il seguente comma:

«7-bis. Quando dalla violazione di disposizioni del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, derivino la morte di persone o lesioni personali gravi o gravissime e la violazione sia stata commessa alla guida di uno dei veicoli per i quali è richiesta la patente di guida di categoria C o C+E, è disposta la verifica, presso il vettore, il committente, nonché il caricatore e il proprietario della merce oggetto del trasporto, del rispetto delle norme sulla sicurezza della circolazione stradale previste dal presente articolo e dall'articolo 83-bis del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e successive modificazioni»;

b) al comma 6 dell'articolo 7-*bis* è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Si applicano le disposizioni dell'articolo 207 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni»;

c) all'articolo 22, dopo il comma 7 è aggiunto il seguente:

«7-*bis*. In deroga ai criteri di propedeuticità di cui all'articolo 116, comma 6, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, può conseguire la patente di guida corrispondente alle categorie della patente estera posseduta il conducente titolare di patente di guida rilasciata da uno Stato con il quale non sussistono le condizioni di reciprocità richieste dall'articolo 136, comma 2, del decreto legislativo n. 285 del 1992, dipendente di un'impresa di autotrasporto di persone o cose avente sede in Italia e titolare di carta di qualificazione del conducente rilasciata in Italia per mera esibizione della patente di guida posseduta, il quale ha stabilito la propria residenza in Italia da oltre un anno. All'atto del rilascio della patente, al titolare è rilasciato anche un duplicato della carta di qualificazione del conducente con scadenza di validità coincidente con quella della carta di qualificazione duplicata. Le medesime disposizioni si applicano anche qualora il dipendente di un'impresa di autotrasporto di persone o cose avente sede in Italia e titolare di carta di qualificazione del conducente rilasciata in Italia per mera esibizione della patente di guida posseduta, sia titolare di una patente rilasciata da uno Stato membro dell'Unione europea, su conversione di patente rilasciata da Stato terzo con il quale non sussistono le condizioni di reciprocità richieste dall'articolo 136, comma 2, del decreto legislativo n. 285 del 1992, che scada di validità».

#### Art. 53.

*(Introduzione dell'articolo 46-bis e modifica all'articolo 60 della legge 6 giugno 1974, n. 298, in materia di sanzioni per il cabotaggio stradale in violazione della normativa comunitaria)*

1. Alla legge 6 giugno 1974, n. 298, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo l'articolo 46 è inserito il seguente:

«Art. 46-*bis*. - (*Cabotaggio stradale in violazione della normativa comunitaria*). - 1. Qualora un veicolo immatricolato all'estero effettui trasporti di cabotaggio in violazione delle disposizioni di cui al regolamento (CEE) n. 3118/93 del Consiglio, del 25 ottobre 1993, nonché della relativa disciplina nazionale di esecuzione, si applicano la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 5.000 a euro 15.000, nonché la sanzione amministrativa accessoria del fermo amministrativo del veicolo per un periodo di tre mesi ovvero, in caso di reiterazione nel triennio, per un periodo di sei mesi. Il veicolo sottoposto a fermo amministrativo, secondo le procedure di cui all'articolo 214 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è af-

fidato in custodia, a spese del responsabile della violazione, ad uno dei soggetti individuati ai sensi dell'articolo 214-*bis* del citato codice; si applicano le disposizioni dell'articolo 207 del medesimo codice»;

b) il quarto comma dell'articolo 60 è sostituito dal seguente:

«Qualora le violazioni di cui agli articoli 26 e 46 siano commesse da un veicolo immatricolato all'estero, esercente attività di autotrasporto internazionale o di cabotaggio, si applicano le disposizioni dell'articolo 207 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni».

2. Dall'attuazione del presente articolo non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

#### Art. 54.

##### *(Misure per la prevenzione dei danni e degli incidenti stradali legati al consumo di alcool)*

1. L'articolo 14 della legge 30 marzo 2001, n. 125, è sostituito dal seguente:

«Art. 14. - (*Vendita e somministrazione di bevande alcoliche e superalcoliche sulle autostrade*). - 1. Nelle aree di servizio situate lungo le strade classificate del tipo A di cui all'articolo 2, comma 2, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è vietata la vendita per asporto di bevande superalcoliche dalle ore 22 alle ore 6.

2. Nelle medesime aree di cui al comma 1, è altresì vietata la somministrazione di bevande superalcoliche. Nelle stesse aree è vietata la somministrazione di bevande alcoliche dalle ore 2 alle ore 7.

3. La violazione delle disposizioni di cui al comma 1 è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 2.500 a euro 7.000.

4. La violazione delle disposizioni di cui al comma 2 è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 3.500 a euro 10.500.

5. Qualora, nell'arco di un biennio, sia reiterata una delle violazioni delle disposizioni di cui ai commi 1 o 2, il prefetto territorialmente competente in relazione al luogo della commessa violazione dispone la sospensione della licenza relativa alla vendita e somministrazione di bevande alcoliche e superalcoliche per un periodo di trenta giorni».

2. L'articolo 6-*bis* del decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151, convertito, con modificazioni, dalla legge 1º agosto 2003, n. 214, è abrogato.

## Art. 55.

*(Modifiche alla disciplina della somministrazione di alcool nelle ore notturne)*

1. All'articolo 6 del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 ottobre 2007, n. 160, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, alinea, le parole: «e assicurarsi che all'uscita del locale sia possibile effettuare, in maniera volontaria da parte dei clienti, una rilevazione del tasso alcolemico» sono soppresse e le parole: «; inoltre» sono sostituite dalle seguenti: «.Inoltre»;

b) dopo il comma 2 sono inseriti i seguenti:

«2-bis. I soggetti di cui al comma 2 hanno presso almeno un'uscita del locale un apparecchio di rilevazione del tasso alcolemico, di tipo precursore chimico o elettronico, a disposizione dei clienti che desiderino verificare il proprio stato di idoneità alla guida dopo l'assunzione di alcool.

2-ter. È fatta salva la facoltà del sindaco di autorizzare la cessazione delle attività di somministrazione di bevande alcoliche entro le ore 5 per non più di dieci volte nell'arco di un anno. Nelle isole in cui è interdetta la circolazione degli automezzi ad uso privato non si applicano le limitazioni di orario previste dal comma 2»;

c) al comma 3, le parole: «di cui al comma 2» sono sostituite dalle seguenti: «di cui ai commi 2, 2-bis e 2-ter»;

d) il comma 4 è abrogato.

2. All'articolo 14-bis della legge 30 marzo 2001, n. 125, dopo il comma 3 è aggiunto il seguente:

«3-bis. Ai soggetti di cui all'articolo 86, primo e secondo comma, del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, di cui al regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, si applicano le disposizioni dell'articolo 6, commi 2, secondo periodo, 2-bis e 3, del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 ottobre 2007, n. 160».

3. Le disposizioni di cui ai commi 1 e 2 acquistano efficacia a decorrere dal sessantesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge.

## Art. 56.

*(Disposizioni in materia di individuazione dei prodotti farmaceutici pericolosi per la guida dei veicoli)*

1. Le disposizioni del presente articolo si applicano a tutti i prodotti farmaceutici, soggetti o meno a prescrizione medica e presentati sotto



qualsiasi forma, che producono effetti negativi in relazione alla guida dei veicoli e dei natanti.

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

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

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

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

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

7. Qualora i prodotti farmaceutici di cui ai commi 1 e 2 siano posti in commercio dopo il termine di cui al comma 5 senza il pittogramma di cui al comma 3, il titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 10.000 a euro 25.000.

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

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

## Art. 57.

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

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

2. Per la predisposizione della dotazione strumentale necessaria per l'attuazione delle disposizioni del comma 1 è autorizzata la spesa di 1,5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2010 e 2011. Al relativo onere si provvede mediante corrispondente riduzione della dotazione del Fondo per interventi strutturali di politica economica di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

## CAPO III

## DISPOSIZIONI DI CARATTERE SOCIALE E DI SEMPLIFICAZIONE

## Art. 58.

*(Misure alternative alla pena detentiva)*

1. In luogo della misura detentiva dell'arresto prevista dall'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992 e dagli articoli 186, 186-*bis* e 187 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come da ultimo, rispettivamente, modificati e introdotto dall'articolo 34 della presente legge, a richiesta di parte può essere disposta la misura alternativa dell'affidamento in prova ai servizi sociali di cui all'articolo 47 della legge 26 luglio 1975, n. 354, e successive modificazioni, individuati con decreto del Ministro del lavoro, della salute e delle politiche sociali, di concerto con il Ministro della giustizia, preferibilmente tra i servizi sociali che esercitano l'attività nel settore dell'assistenza alle vittime di sinistri stradali e alle loro famiglie.

## Art. 59.

*(Modifiche all'articolo 74 del codice in materia di protezione dei dati personali, di cui al decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, concernente contrassegni su veicoli a servizio di persone invalide)*

1. All'articolo 74 del codice in materia di protezione dei dati personali, di cui al decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, le parole: «di simboli o diciture dai quali può desumersi la speciale natura dell'autorizzazione per effetto della sola visione del contrassegno» sono sostituite dalle seguenti: «di diciture dalle quali può essere individuata la persona fisica interessata»;

b) il comma 2 è sostituito dal seguente:

«2. Per fini di cui al comma 1, le generalità e l'indirizzo della persona fisica interessata sono riportati sui contrassegni con modalità che non consentono la loro diretta visibilità se non in caso di richiesta di esibizione o di necessità di accertamento».

## Art. 60.

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

1. Ai titolari di patente di guida, chiamati per sottoporsi alla prescritta visita medica presso le competenti commissioni mediche locali per il rinnovo della patente stessa, gli uffici della motorizzazione civile sono autorizzati a rilasciare, per una sola volta, un permesso di guida provvisorio, valido fino all'esito finale delle procedure di rinnovo.

2. Le disposizioni di cui al comma 1 del presente articolo non si applicano in favore dei titolari di patente di guida che devono sottoporsi a visita medica ai sensi degli articoli 186, comma 8, e 187, comma 6, del decreto legislativo n. 285 del 1992.

## Art. 61.

*(Modifiche al decreto del Presidente della Repubblica n. 633 del 1972 e alla legge n. 449 del 1997 per la concessione di ulteriori agevolazioni fiscali per l'acquisto di autoveicoli per soggetti diversamente abili)*

1. Al numero 31) della Parte II della Tabella A del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, e al comma 3 dell'articolo 8 della legge 27 dicembre 1997, n. 449, le parole: «2.800 centimetri cubici» sono sostituite, ovunque ricorrono, dalle seguenti: «3.000 centimetri cubici».

2. Al relativo onere, valutato in 1.200.000 euro nel 2010 e in 3 milioni di euro a decorrere dal 2011, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui al comma 2 dell'articolo 39-ter del decreto-legge 1° ottobre 2007, n. 159, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 novembre 2007, n.222.

3. Ai sensi dell'articolo 17, comma 12, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, il Ministro dell'economia e delle finanze provvede al monitoraggio degli oneri di cui al presente articolo. Nel caso si verificano o siano in procinto di verificarsi scostamenti rispetto alle previsioni di cui al comma 2, fatta salva l'adozione dei provvedimenti di cui all'articolo 11, comma 3, lettera l), della legge n. 196 del 2009, il Ministro dell'economia e delle finanze provvede, con proprio decreto, alla riduzione, nella misura necessaria alla copertura finanziaria del maggior onere risultante dall'attività di monitoraggio, delle dotazioni finanziarie di parte corrente iscritte, nell'ambito delle spese rimodulabili di cui all'articolo 21, comma 5, lettera b), della legge n. 196 del 2009, nel programma «Programmazione economico-finanziaria e politiche di bilancio» della missione «Politiche economico-finanziarie e di bilancio» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze. Il Ministro dell'economia e delle finanze riferisce alle Camere con apposita relazione in merito alle cause degli scostamenti e all'adozione delle misure di cui al secondo periodo.

#### CAPO IV

### DISPOSIZIONI IN MATERIA DI CORRETTO ACCERTAMENTO DELLE VIOLAZIONI

#### Art. 62.

##### *(Caratteristiche degli impianti semaforici)*

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

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano decorsi sei mesi dall'adozione del decreto di cui al medesimo comma 1.

## Art. 63.

*(Modalità di accertamento delle violazioni al decreto legislativo n. 285 del 1992 da parte degli enti locali)*

1. Agli enti locali è consentita l'attività di accertamento strumentale delle violazioni al decreto legislativo n. 285 del 1992 soltanto mediante strumenti di loro proprietà o da essi acquisiti con contratto di locazione finanziaria o di noleggio a canone fisso, da utilizzare ai fini dell'accertamento delle violazioni esclusivamente con l'impiego del personale dei corpi e dei servizi di polizia locale, fatto salvo quanto previsto dall'articolo 5 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 giugno 1999, n. 250.

---

NB. Per i disegni di legge dichiarati assorbiti a seguito dell'approvazione del disegno di legge n. 1720 si rinvia agli stampati Atto Senato nn. 116, 129, 363, 462, 622, 669, 685, 951, 1127, 1242, 1444, 1482, 1487, 1601, 1667, 1692, 1732, 1778, 1783 e 1916.

## DISEGNO DI LEGGE

**Deleghe al Governo in materia di lavori usuranti, di riorganizzazione di enti, di congedi, aspettative e permessi, di ammortizzatori sociali, di servizi per l'impiego, di incentivi all'occupazione, di apprendistato, di occupazione femminile, nonché misure contro il lavoro sommerso e disposizioni in tema di lavoro pubblico e di controversie di lavoro  
(1167-B/BIS) (\*)**

---

(\*) Rinvitato alle Camere dal Presidente della Repubblica per una nuova deliberazione con messaggio motivato ai sensi dell'articolo 74 della Costituzione in data 31 marzo 2010.

**PROPOSTA DI LIMITAZIONE DELLA DISCUSSIONE AI SENSI  
DELL'ARTICOLO 136, COMMA 2, DEL REGOLAMENTO**

**QP1**

LE COMMISSIONI RIUNITE

**Approvata**

Il Senato,

premessò che:

in data 31 marzo 2010 il Presidente della Repubblica ha rinviato alle Camere il disegno di legge 1167 per una nuova deliberazione, ai sensi dell'articolo 74 della Costituzione;

tale disegno di legge è stato nuovamente approvato, con modificazioni, dalla Camera dei deputati in data 29 aprile 2010;

delibera di limitare l'oggetto della discussione alle seguenti parti del disegno di legge, oggetto del messaggio di rinvio presidenziale e delle modifiche apportate dalla Camera:

– articolo 20, che dispone l'interpretazione autentica dell'articolo 2 della legge 12 febbraio 1955, n.51;

– articolo 30, in materia di clausole generali e certificazione del contratto di lavoro;

– articolo 31, che modifica le disposizioni del codice di procedura civile in materia di conciliazione ed arbitrato nelle controversie individuali di lavoro;

– articolo 32, concernente decadenze e disposizioni in materia di contratto di lavoro a tempo determinato;

– articolo 50, concernente disposizioni in materia di collaborazioni coordinate e continuative;

– articolo 17 che, pur non richiamato nel messaggio di rinvio, contiene termini di decorrenza la cui modifica da parte della Camera dei deputati si è resa necessaria, come richiesto dalla Commissione bilancio del medesimo ramo del Parlamento, per assicurare la coerenza del testo sotto il profilo finanziario e il rispetto dei principi generali in materia di contabilità pubblica.

Allegato B

## Votazioni qualificate effettuate nel corso della seduta

VOTAZIONE		OGGETTO	RISULTATO						ESITO
Num.	Tipo		Pre	Vot	Ast	Fav	Cont	Magg	
001	Nom.	Disegno di legge n. 1720. Votazione finale	264	263	122	138	003	132	APPR.

- Le Votazioni annullate e quelle in cui e' mancato il numero legale non sono riportate

(\*) Il vice presidente Chiti, riportato erroneamente come assente nel tabulato, risulta in missione per attività di rappresentanza del Senato.

Seduta N. 0374 del 06/05/2010 8.45.48 Pagina 1

Totale votazioni 1

(F)=Favorevole  
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario  
(P)=Presidente(A)=Astenuto  
(R)=Richiedente la votazione e non votante  
(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 000001 alla n° 000001	
	001	
ADAMO MARILENA	A	
ADERENTI IRENE	F	
ADRAGNA BENEDETTO	A	
AGOSTINI MAURO	A	
ALBERTI CASELLATI MARIA E.	M	
ALICATA BRUNO	F	
ALLEGRIINI LAURA	F	
AMATI SILVANA	A	
AMATO PAOLO	F	
AMORUSO FRANCESCO MARIA	F	
ANDREOTTI GIULIO		
ANDRIA ALFONSO	A	
ANTEZZA MARIA	A	
ARMATO TERESA		
ASCIUTTI FRANCO	F	
ASTORE GIUSEPPE	A	
AUGELLO ANDREA	F	
AZZOLLINI ANTONIO	F	
BAIO EMANUELA	A	
BALBONI ALBERTO	F	
BALDASSARRI MARIO	F	
BALDINI MASSIMO	F	
BARBOLINI GIULIANO	A	
BARELLI PAOLO	F	
BASSOLI FIORENZA	A	
BASTICO MARIANGELA	A	
BATTAGLIA ANTONIO	F	
BELISARIO FELICE	A	
BENEDETTI VALENTINI DOMENICO	F	
BERSELLI FILIPPO	F	
BERTUZZI MARIA TERESA	A	
BETTAMIO GIAMPAOLO	F	
BEVILACQUA FRANCESCO	F	
BIANCHI DORINA	A	
BIANCO ENZO	A	
BIANCONI LAURA	F	
BIONDELLI FRANCA	A	
BLAZINA TAMARA	A	
BODEGA LORENZO	F	
BOLDI ROSSANA	F	
BONDI SANDRO	M	
BONFRISCO ANNA CINZIA	F	
BONINO EMMA	A	
BORNACIN GIORGIO	F	
BOSCETTO GABRIELE	F	



Seduta N. 0374 del 06/05/2010 8.45.48 Pagina 2

Totale votazioni 1

(F)=Favorevole  
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario  
(P)=Presidente(A)=Astenuto  
(R)=Richiedente la votazione e non votante  
(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 000001 alla n° 000001	
	001	
BOSONE DANIELE	C	
BRICOLO FEDERICO	F	
BRUNO FRANCO	A	
BUBBICO FILIPPO	A	
BUGNANO PATRIZIA	A	
BURGARETTA APARO SEBASTIANO	A	
BUTTI ALESSIO	F	
CABRAS ANTONELLO	A	
CAFORIO GIUSEPPE	A	
CAGNIN LUCIANO	F	
CALABRO' RAFFAELE	F	
CALDEROLI ROBERTO	M	
CALIENDO GIACOMO	F	
CALIGIURI BATTISTA	F	
CAMBER GIULIO	F	
CANTONI GIANPIERO CARLO	M	
CARLINO GIULIANA	A	
CARLONI ANNA MARIA	A	
CAROFILIO GIOVANNI		
CARRARA VALERIO	F	
CARUSO ANTONINO	F	
CASELLI ESTEBAN JUAN	M	
CASOLI FRANCESCO	M	
CASSON FELICE	A	
CASTELLI ROBERTO	M	
CASTRO MAURIZIO	F	
CECCANTI STEFANO	A	
CENTARO ROBERTO	F	
CERUTI MAURO	A	
CHIAROMONTE FRANCA	A	
CHITI VANNINO	(*)	
CHIURAZZI CARLO	A	
CIAMPI CARLO AZELIO	M	
CIARRAPICO GIUSEPPE	M	
CICOLANI ANGELO MARIA	F	
COLLI OMBRETTA	F	
COLOMBO EMILIO		
COMINCIOLI ROMANO	F	
COMPAGNA LUIGI	F	
CONTI RICCARDO	F	
CONTINI BARBARA	F	
CORONELLA GENNARO	F	
COSENTINO LIONELLO	A	
COSSIGA FRANCESCO		

Seduta N. 0374 del 06/05/2010 8.45.48 Pagina 3

Totale votazioni 1

(F)=Favorevole  
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario  
(P)=Presidente(A)=Astenuto  
(R)=Richiedente la votazione e non votante  
(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 000001 alla n° 000001	
	001	
COSTA ROSARIO GIORGIO	F	
CRISAFULLI VLADIMIRO		
CUFFARO SALVATORE		
CURSI CESARE	M	
CUTRUFO MAURO	M	
D'ALI' ANTONIO	F	
D'ALIA GIANPIERO	A	
D'AMBROSIO GERARDO	A	
D'AMBROSIO LETTIERI LUIGI	F	
DAVICO MICHELINO	M	
DE ANGELIS CANDIDO	F	
DE ECCHER CRISTANO	F	
DE FEO DIANA	F	
DE GREGORIO SERGIO		
DE LILLO STEFANO	F	
DE LUCA VINCENZO	A	
DE SENA LUIGI	A	
DE TONI GIANPIERO	A	
DEL VECCHIO MAURO	M	
DELLA MONICA SILVIA	A	
DELLA SETA ROBERTO	A	
DELL'UTRI MARCELLO	M	
DELOGU MARIANO	F	
DI GIACOMO ULISSE		
DI GIOVAN PAOLO ROBERTO	A	
DI NARDO ANIELLO	A	
DI STEFANO FABRIZIO	F	
DIGILIO EGIDIO	F	
DINI LAMBERTO	F	
DIVINA SERGIO	F	
DONAGGIO CECILIA	A	
D'UBALDO LUCIO	A	
ESPOSITO GIUSEPPE	F	
FANTETTI RAFFAELE	M	
FASANO VINCENZO	M	
FAZZONE CLAUDIO	F	
FERRANTE FRANCESCO	A	
FERRARA MARIO	F	
FILIPPI ALBERTO	F	
FILIPPI MARCO	A	
FINOCCHIARO ANNA	A	
FIORONI ANNA RITA	A	
FIRRARELLO GIUSEPPE		
FISTAROL MAURIZIO	A	

Seduta N. 0374 del 06/05/2010 8.45.48 Pagina 4

Totale votazioni 1

(F)=Favorevole  
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario  
(P)=Presidente(A)=Astenuto  
(R)=Richiedente la votazione e non votante  
(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 000001 alla n° 000001	
		001
FLERES SALVO		F
FLUTTERO ANDREA		F
FOLLINI MARCO		A
FONTANA CINZIA MARIA		A
FOSSON ANTONIO		A
FRANCO PAOLO		F
FRANCO VITTORIA		A
GALIOTO VINCENZO		F
GALLO COSIMO		F
GALLONE MARIA ALESSANDRA		F
GALPERTI GUIDO		A
GAMBA PIERFRANCESCO E. R.		
GARAVAGLIA MARIAPIA		
GARAVAGLIA MASSIMO		F
GARRAFFA COSTANTINO		A
GASBARRI MARIO		A
GASPARRI MAURIZIO		F
GENTILE ANTONIO		F
GERMONTANI MARIA IDA		F
GHEDINI RITA		A
GHIGO ENZO GIORGIO		F
GIAI MIRELLA		A
GIAMBRONE FABIO		A
GIARETTA PAOLO		
GIORDANO BASILIO		F
GIOVANARDI CARLO		F
GIULIANO PASQUALE		F
GRAMAZIO DOMENICO		F
GRANAIOLA MANUELA		M
GRILLO LUIGI		F
GUSTAVINO CLAUDIO		A
ICHINO PIETRO		A
INCOSTANTE MARIA FORTUNA		A
IZZO COSIMO		F
LANNUTTI ELIO		A
LATORRE NICOLA		A
LATRONICO COSIMO		F
LAURO RAFFAELE		F
LEDDI MARIA		A
LEGNINI GIOVANNI		A
LENNA VANNI		F
LEONI GIUSEPPE		M
LEVI MONTALCINI RITA		
LI GOTTI LUIGI		A

Seduta N. 0374 del 06/05/2010 8.45.48 Pagina 5

Totale votazioni 1

(F)=Favorevole  
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario  
(P)=Presidente(A)=Astenuto  
(R)=Richiedente la votazione e non votante  
(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 000001 alla n° 000001	
	001	
LICASTRO SCARDINO SIMONETTA	F	
LIVI BACCI MASSIMO	A	
LONGO PIERO	F	
LUMIA GIUSEPPE	A	
LUSI LUIGI	A	
MAGISTRELLI MARINA	A	
MALAN LUCIO	M	
MANTICA ALFREDO	M	
MANTOVANI MARIO	M	
MARAVENTANO ANGELA	F	
MARCENARO PIETRO	A	
MARCUCCI ANDREA	C	
MARINARO FRANCESCA MARIA	F	
MARINI FRANCO	A	
MARINO IGNAZIO ROBERTO	A	
MARINO MAURO MARIA	A	
MARITATI ALBERTO		
MASCITELLI ALFONSO	A	
MASSIDDA PIERGIORGIO		
MATTEOLI ALTERO	F	
MAURO ROSA ANGELA	F	
MAZZARACCHIO SALVATORE	F	
MAZZATORTA SANDRO	F	
MAZZUCONI DANIELA	A	
MENARDI GIUSEPPE	F	
MERCATALI VIDMER	A	
MESSINA ALFREDO	F	
MICHELONI CLAUDIO	A	
MILANA RICCARDO	A	
MOLINARI CLAUDIO	A	
MONGIELLO COLOMBA	A	
MONTANI ENRICO	F	
MONTI CESARINO	F	
MORANDO ENRICO	A	
MORRA CARMELO	F	
MORRI FABRIZIO	A	
MUGNAI FRANCO	F	
MURA ROBERTO	F	
MUSI ADRIANO		
MUSSO ENRICO	F	
NANIA DOMENICO		
NEGRI MAGDA	A	
NEROZZI PAOLO	A	
NESPOLI VINCENZO	F	

Seduta N. 0374 del 06/05/2010 8.45.48 Pagina 6

Totale votazioni 1

(F)=Favorevole  
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario  
(P)=Presidente(A)=Astenuto  
(R)=Richiedente la votazione e non votante  
(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 000001 alla n° 000001	
	001	
NESSA PASQUALE	F	
OLIVA VINCENZO	M	
ORSI FRANCO	F	
PALMA NITTO FRANCESCO	M	
PALMIZIO ELIO MASSIMO	F	
PAPANIA ANTONINO	A	
PARAVIA ANTONIO	F	
PARDI FRANCESCO	A	
PASSONI ACHILLE	A	
PASTORE ANDREA	F	
PEDICA STEFANO	A	
PEGORER CARLO	A	
PERA MARCELLO	M	
PERDUCA MARCO		
PERTOLDI FLAVIO	A	
PETERLINI OSKAR	A	
PICCIONI LORENZO	F	
PICCONE FILIPPO	F	
PICHETTO FRATIN GILBERTO	F	
PIGNEDOLI LEANA	A	
PININFARINA SERGIO		
PINOTTI ROBERTA	A	
PINZGER MANFRED	A	
PISANU BEPPE	M	
PISCITELLI SALVATORE	F	
PISTORIO GIOVANNI	A	
PITTONI MARIO	F	
POLI BORTONE ADRIANA	A	
PONTONE FRANCESCO	F	
PORETTI DONATELLA	A	
POSSA GUIDO	F	
PROCACCI GIOVANNI	A	
QUAGLIARIELLO GAETANO	F	
RAMPONI LUIGI	M	
RANDAZZO NINO		
RANUCCI RAFFAELE	A	
RIZZI FABIO	F	
RIZZOTTI MARIA	F	
ROILO GIORGIO	A	
ROSSI NICOLA	A	
ROSSI PAOLO	F	
RUSCONI ANTONIO	A	
RUSSO GIACINTO	A	
RUTELLI FRANCESCO	A	

Seduta N. 0374 del 06/05/2010 8.45.48 Pagina 7

Totale votazioni 1

(F)=Favorevole  
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario  
(P)=Presidente(A)=Astenuto (V)=Votante  
(R)=Richiedente la votazione e non votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 000001 alla n° 000001	
	001	
SACCOMANNO MICHELE	M	
SACCONI MAURIZIO	M	
SAIA MAURIZIO	F	
SALTAMARTINI FILIPPO	F	
SANCIU FEDELE	F	
SANGALLI GIAN CARLO	A	
SANNA FRANCESCO	A	
SANTINI GIACOMO	F	
SARO GIUSEPPE	F	
SARRO CARLO	F	
SBARBATI LUCIANA	A	
SCALFARO OSCAR LUIGI		
SCANU GIAN PIERO	A	
SCARABOSIO ALDO	F	
SCARPA BONAZZA BUORA PAOLO	F	
SCHIFANI RENATO	P	
SCIASCIA SALVATORE	F	
SERAFINI ANNA MARIA	A	
SERAFINI GIANCARLO	F	
SERRA ACHILLE	A	
SIBILIA COSIMO	F	
SIRCANA SILVIO EMILIO	A	
SOLIANI ALBERTINA	A	
SPADONI URBANI ADA		
SPEZIALI VINCENZO	F	
STANCANELLI RAFFAELE	F	
STIFFONI PIERGIORGIO	F	
STRADIOTTO MARCO	A	
TANCREDI PAOLO	F	
TEDESCO ALBERTO		
THALER AUSSERHOFER HELGA	A	
TOFANI ORESTE	F	
TOMASELLI SALVATORE	A	
TOMASSINI ANTONIO	F	
TONINI GIORGIO	A	
TORRI GIOVANNI	F	
TOTARO ACHILE	F	
TREU TIZIANO	A	
VACCARI GIANVITTORE	F	
VALDITARA GIUSEPPE	F	
VALENTINO GIUSEPPE	C	
VALLARDI GIANPAOLO	F	
VALLI ARMANDO	F	
VERONESI UMBERTO		

Seduta N. 0374 del 06/05/2010 8.45.48 Pagina 8

Totale votazioni 1

(F)=Favorevole  
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario  
(P)=Presidente(A)=Astenuto  
(R)=Richiedente la votazione e non votante  
(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 000001 alla n° 000001	
	001	
VETRELLA SERGIO		M
VICARI SIMONA		F
VICECONTE GUIDO		M
VIESPOLI PASQUALE		F
VILLARI RICCARDO		
VIMERCATI LUIGI		A
VITA VINCENZO MARIA		A
VITALI WALTER		
VIZZINI CARLO		F
ZANDA LUIGI		A
ZANETTA VALTER		F
ZANOLETTI TOMASO		F
ZAVOLI SERGIO		A

### **Congedi e missioni**

Sono in congedo i senatori: Alberti Casellati, Augello, Caliendo, Caselli, Casoli, Castelli, Ciampi, Ciarrapico, Cutrufo, Davico, Dell'Utri, Fasano, Fantetti, Giovanardi, Leoni, Malan, Mantica, Mantovani, Oliva, Palma, Pera, Pisanu, Saccomanno, Viceconte e Viespoli.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Chiti e Nania, per attività di rappresentanza del Senato; Cantoni, Del Vecchio e Ramponi, per attività della 4ª Commissione permanente; Cursi, Granaiola e Vetrella, per attività della 10ª Commissione permanente.

### **Disegni di legge, annuncio di presentazione**

Senatori D'Ambrosio Lettieri Luigi, Bianconi Laura

Disposizioni in materia di definizione e regolamentazione del diritto all'obiezione di coscienza da parte dei farmacisti (2160)

(presentato in data 05/5/2010);

senatori Del Vecchio Mauro, De Sena Luigi, Scanu Gian Piero, Pinotti Roberta, Serra Achille, Negri Magda, Pegorer Carlo, Gasbarri Mario, Amati Silvana, De Luca Vincenzo, Biondelli Franca

Norme in materia di trattamento penitenziario per il personale militare delle Forze armate (2161)

(presentato in data 05/5/2010);

senatori Carloni Anna Maria, Chiaromonte Franca, Ceccanti Stefano

Modifiche al Decreto Legislativo 18 agosto 2000, n. 267, in materia di elezione del consiglio comunale (2162)

(presentato in data 05/5/2010);

senatori Della Seta Roberto, Ferrante Francesco, Alicata Bruno, Bubbico Filippo, De Luca Vincenzo, Di Giovan Paolo Roberto, Fioroni Anna Rita, Granaiola Manuela, Incostante Maria Fortuna, Legnini Giovanni, Nerozzi Paolo, Pegorer Carlo, Perduca Marco, Peterlini Oskar, Pinzger Manfred, Sangalli Gian Carlo, Thaler Ausserhofer Helga, Casson Felice, Tomaselli Salvatore

Misure per incentivare l'innovazione energetica, promuovere il risparmio e l'efficienza negli usi di energia e acqua, favorire lo sviluppo delle fonti energetiche rinnovabili (2163)

(presentato in data 05/5/2010).



**Disegni di legge, presentazione del testo degli articoli**

In data 05/05/2010 la 8ª Commissione permanente Lavori pubb. ha presentato il testo degli articoli approvati in sede redigente dalla Commissione stessa, per i disegni di legge:

sen. Filippi Marco

«Misure per il miglioramento della sicurezza stradale e la prevenzione degli incidenti con veicoli e delega al Governo per il riordino della segnaletica stradale» (97);

sen. Cutrufo Mauro

«Modificazioni al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, finalizzate all'incentivazione della mobilità con motocicli» (116);

sen. Poretti Donatella

«Restituzione dei ciclomotori sequestrati o confiscati ai sensi del decreto-legge 30 giugno 2005, n. 115, convertito, con modificazioni, in legge 17 agosto 2005, n. 168» (129);

sen. Garraffa Costantino

«Norme in materia di occupazione abusiva degli spazi di sosta riservati ai veicoli delle persone invalide» (363);

sen. Cicolani Angelo Maria

«Istituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza stradale» (462);

sen. Belisario Felice ed altri

«Modifiche all'articolo 173 del Codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di divieto di fumare durante la guida» (622);

sen. Divina Sergio

«Modifiche al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante il nuovo codice della strada, in materia di educazione stradale» (669);

sen. Divina Sergio

«Modifiche all'articolo 116 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di istituzione del delitto di guida di mezzi a motore senza patente» (685);

sen. Lannutti Elio ed altri

«Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di utilizzo di apparecchi per la rilevazione della velocità » (951);

sen. Cutrufo Mauro

«Istituzione della guida accompagnata a sedici anni ed altre norme legate alla sicurezza stradale» (1127);

sen. Costa Rosario Giorgio

«Ampliamento delle professionalità mediche deputate alla certificazione delle patenti di guida e nautiche» (1242);

sen. D'Ambrosio Lettieri Luigi ed altri

«Disposizioni per il divieto di vendita e di somministrazione di bevande alcoliche ai minori di anni diciotto e per la prevenzione dei danni e degli incidenti stradali legati al consumo di alcool» (1444);

sen. Saro Giuseppe ed altri

«Disposizioni in materia di guidatore designato e guidatore singolo, nonché in materia di vendita e di somministrazione di alimenti e bevande alcoliche» (1482);

D'iniziativa della Regione Veneto

«Disposizioni per la disciplina e la diffusione della pratica del guidatore designato» (1487);

sen. Zanetta Valter

«Modifica all'articolo 162 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di dispositivi di sicurezza contro gli incendi automobilistici» (1601);

sen. Musso Enrico

«Modifiche all'articolo 201 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di accertamento e notifica di infrazione» (1667);

sen. Pinzger Manfred

«Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di tutela dell'utenza debole e per il miglioramento della sicurezza della mobilità ciclistica e pedonale» (1692);

sen. Bubbico Filippo ed altri

«Misure per la sicurezza stradale e la prevenzione degli incidenti per ciclomotori e motoveicoli, nonché delega al Governo in materia di riordino della segnaletica stradale» (1716);

dep. Zeller Karl, dep. Brugger Siegfried

«Disposizioni in materia di sicurezza stradale» (1720)

C. 44 approvato in testo unificato da 9ª Trasporti (TU con C. 419, C. 471, C. 649, C. 772, C. 844, C. 965, C. 1075, C. 1101, C. 1190, C. 1469, C. 1488, C. 1717, C. 1737, C. 1766, C. 1998, C. 2177, C. 2299, C. 2322, C. 2349, C. 2406, C. 2480);

sen. Comincioli Romano ed altri

«Modifiche all'articolo 170 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di trasporto di bambini sui ciclomotori e sui motoveicoli» (1732);

sen. Fleres Salvo, Sen. Alicata Bruno

«Integrazione dell'articolo 72 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di equipaggiamento dei veicoli a motore» (1778);

sen. De Lillo Stefano ed altri

«Modifiche agli articoli 43, 589 e 590 del codice penale, in materia di aggravanti ed inasprimento delle pene per incidenti derivanti dalla circolazione stradale» (1783);

sen. Sanciu Fedele

«Disposizioni in materia di divieto di fumo durante la guida dei veicoli» (1916).

### **Governo, trasmissione di documenti**

Il Ministro per le pari opportunità, con lettera in data 28 aprile 2010, ha inviato, ai sensi dell'articolo 7, comma 2, lettera *f*), del decreto legislativo 9 luglio 2003, n. 215, la relazione sull'effettiva applicazione del principio di parità di trattamento tra le persone indipendente dalla razza e dall'origine etnica e sull'efficacia dei meccanismi di tutela, redatta svolta dall'Ufficio nazionale antidiscriminazioni razziali, relativa all'anno 2008.

Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 1ª Commissione permanente (*Doc. CXXX*, n. 1).

### **Interrogazioni, apposizione di nuove firme**

Il senatore Mascitelli ha aggiunto la propria firma all'interrogazione 3-01090 della senatrice Sbarbati.

## RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 29 aprile al 5 maggio 2010)

### SOMMARIO DEL FASCICOLO N. 8

- BIANCHI: sulla presenza di amianto in alcuni edifici di Roma appartenenti al demanio (4-02267) (risp. MENIA, *sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare*)
- CARRARA: sull'attività antibracconaggio svolta da un'associazione (4-02391) (risp. GALAN, *ministro delle politiche agricole alimentari e forestali*)
- COMPAGNA: su una procedura selettiva interna all'Agenzia delle dogane per avanzamenti di carriera (4-02744) (risp. GIORGETTI, *sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*)
- D'ALIA: sulla messa in sicurezza delle zone del messinese colpite dall'alluvione del 1° ottobre 2009 (4-02513) (risp. VITO, *ministro per i rapporti con il Parlamento*)
- DELLA SETA: sulla promozione dei prodotti agricoli da filiera corta e della produzione enogastronomica locale (4-01535) (risp. GALAN, *ministro delle politiche agricole alimentari e forestali*)
- DIVINA: sull'assistenza sanitaria specialistica presso il contingente italiano ISAF a Kabul (4-02500) (risp. LA RUSSA, *ministro della difesa*)  
sul Sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti (SISTRI) (4-02756) (risp. MENIA, *sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare*)
- FERRANTE, DELLA SETA: sul Sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti (SISTRI) (4-02822) (risp. MENIA, *sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare*)
- FLUTTERO: sul Sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti (SISTRI) (4-02767) (risp. MENIA, *sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare*)
- GIARETTA: sul Sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti (SISTRI) (4-02842) (risp. MENIA, *sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare*)
- POLI BORTONE: sull'importazione illegale di prodotti ortofrutticoli dall'Egitto (4-02648) (risp. GALAN, *ministro delle politiche agricole alimentari e forestali*)
- PORETTI: sul cosiddetto «lodo Moro» tra Italia e organizzazioni della resistenza palestinese (4-01014) (risp. VITO, *ministro per i rapporti con il Parlamento*)
- PROCACCI ed altri: sul sostegno alle imprese agricole colpite da un evento climatico avverso (4-02217) (risp. GALAN, *ministro delle politiche agricole alimentari e forestali*)
- SPADONI URBANI: su una pista di *motocross* nel comune di San Venanzo (Terni) (4-02401) (risp. MENIA, *sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare*)

THALER AUSSERHOFER: sul Sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti (SISTRI) (4-02839) (risp. MENIA, *sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare*)

ZANOLETTI: sulla realizzazione di corridoi ecologici (4-02690) (risp. MENIA, *sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare*)

sulla gestione efficiente della risorsa idrica in agricoltura (4-02721) (risp. GALAN, *ministro delle politiche agricole alimentari e forestali*)

### Interpellanze

ASTORE, FRANCO Vittoria, SERAFINI Anna Maria, GARAVAGLIA Mariapia. – *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* – Premesso che:

il disegno di legge Atto Senato n. 1905, riguardante la riforma delle Università, implica cambiamenti consistenti nell'attuale sistema accademico italiano;

la parte riguardante la cosiddetta *governance* degli atenei introduce sistemi di controllo ritenuti più efficienti, ad esempio, sul bilancio, sulla composizione e sull'operato del Consiglio di amministrazione, al fine di garantire maggiore trasparenza e imparzialità dei diversi organismi accademici;

uno specifico passaggio del citato disegno di legge, riferito ancora alla *governance*, dispone il limite inderogabile per la durata della carica di Rettore, non rinnovabile per più di due mandati e, in ogni caso, per un massimo di otto anni;

il decano dell'Università degli studi del Molise ha indetto, in data 18 marzo 2010, le elezioni a Rettore in maniera intempestiva e repentina, vista la sospensione delle attività accademiche per le festività pasquali e considerata la discussione parlamentare in corso di svolgimento (nella 7ª Commissione permanente del Senato) del disegno di legge di iniziativa governativa;

in data 15 aprile è risultato eletto l'unico candidato rimasto in corsa, l'attuale Rettore professor Giovanni Cannata, in scadenza di mandato nel mese di ottobre 2010, dopo il ritiro formale di un altro docente che, nel corso dell'assemblea elettorale dell'8 aprile, ha denunciato problemi di mancanza di democrazia interna e ha rappresentato, soprattutto, l'inopportunità di indire elezioni così improvvise in vista dell'approvazione di disposizioni che, qualora approvate, rinnoveranno radicalmente l'assetto di governo delle Università;

considerato che:

lo stesso professor Cannata ricopre la carica di Rettore dal 1995 e, alla data dell'indizione delle elezioni, aveva già governato l'ateneo molisano per ben cinque mandati, corrispondenti a quindici anni;

la riconferma al vertice dell'Università degli studi del Molise del professor Cannata per un sesto mandato di durata triennale appare in netto

contrasto con lo spirito, gli obiettivi e la disciplina del disegno di legge all'esame del Senato;

è competenza del Ministro in indirizzo l'emanazione del decreto di nomina del Rettore,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di quanto richiamato nelle premesse;

quali iniziative intenda assumere al fine di garantire, nel caso dell'Università del Molise, un'effettiva ed immediata efficacia degli indirizzi del testo legislativo in corso di approvazione, che limita il mandato dei Rettori, disposizione più che condivisibile, considerando che alcuni di essi, nelle varie tornate elettorali, hanno ottenuto, con regolamenti e modifiche statutarie *ad personam*, di superare ampiamente il limite dei due mandati e degli otto anni;

quali iniziative intenda assumere al fine di assicurare che il processo di adattamento e di riorganizzazione conseguente all'eventuale approvazione del disegno di legge n. 1905, che, a giudizio degli interpellanti paradossalmente, prevede la modifica, da parte degli attuali Rettori in carica, degli Statuti, dei regolamenti e del codice deontologico delle Università italiane, e, dunque, anche dell'ateneo del Molise, sia improntato alla massima trasparenza ed imparzialità, elementi che sono, nelle intenzioni del Governo, i tratti fondanti del predetto disegno di legge.

(2-00204)

ASTORE, FERRANTE, DELLA SETA, BURGARETTA APARO. – *Ai Ministri dello sviluppo economico e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* – Premesso che:

martedì 21 aprile 2010, al largo delle coste della Louisiana, nel Golfo del Messico, si è verificata un'esplosione su una piattaforma petrolifera Deepwater Horizon, che British Petroleum (BP) aveva preso in *leasing* dal gruppo svizzero Transocean, la più grande compagnia del mondo nel settore delle perforazioni *offshore*;

l'esplosione della piattaforma, larga come due campi di calcio, oltre alla perdita di vite umane, ha prodotto una fuoriuscita di greggio, tuttora inarrestabile, di cinquemila barili di petrolio al giorno che sta investendo le coste della Louisiana e della Florida con uno sconvolgimento senza precedenti dell'ambiente marino e delle attività umane ad esso collegate. Si prevede che la fuoriuscita di petrolio a 1.500 metri di profondità non potrà essere arrestata prima di due o tre mesi e, secondo gli esperti, gli effetti negativi di questa catastrofe ambientale sulle coste potrebbero farsi sentire ancora tra 50 anni;

l'amministrazione Obama non ha escluso una pausa delle trivellazioni *offshore* fintanto che le società petrolifere non dimostreranno che sono in grado di controllare la sicurezza delle operazioni;

a fronte di danni stimati nell'ordine dei cento miliardi di dollari, una prima azione legale collettiva per diversi milioni di dollari chiama in causa, oltre alla BP, anche Transocean, la società svizzera proprietaria

della piattaforma, e Halliburton, il gigante dell'energia che aveva effettuato le «riparazioni» che forse sono all'origine dell'esplosione che ha fatto affondare la piattaforma;

considerato che:

delle 115 piattaforme estrattive *offshore* italiane (99 dell'Eni e 16 dell'Edison) le principali si trovano nel canale di Sicilia e in Adriatico, mentre una è nel Mar Ionio, davanti a Crotona;

in Sicilia gli impianti sono stati costruiti nel tratto di mare compreso tra Pozzallo, all'estremità sud-est dell'isola, e Gela;

tre sono le piattaforme in mare davanti ad Ortona, in Abruzzo, mentre una si trova più a sud, all'altezza di Brindisi. Gli impianti sono presenti anche nell'Adriatico settentrionale, ma in questo caso si tratta di piattaforme per l'estrazione di gas e metalli presenti nel fondo marino;

alle piattaforme fisse vanno aggiunte quelle mobili, per la ricerca di nuovi giacimenti. Si tratta quasi sempre di grosse navi che perforano il fondale marino alla ricerca di petrolio, gas o metalli;

l'Italia, secondo fonti qualificate, ha concesso l'autorizzazione ad iniziare i sondaggi ad almeno 16 piattaforme mobili, la maggior parte appartenenti a compagnie straniere come Northern Petroleum, Petroceltic e Puma. Sette sarebbero le regioni coinvolte: Puglia, Emilia Romagna, Marche, Sicilia, Sardegna, Abruzzo e Molise. A questi interventi, infine, vanno aggiunte un'altra decina di procedure di valutazione d'impatto ambientale (VIA) in corso e in attesa di autorizzazione;

le ricerche sottomarine in corso e di prossimo avvio nei fondali dell'Adriatico fanno intravedere ulteriori e pericolose ricadute in una regione già fortemente compromessa in termini di inquinamento derivante dalle attività di perforazione ed estrazione del petrolio, da incidenti nel trasporto marittimo e dalle operazioni di carico e scarico, bunkeraggio, lavaggio delle cisterne delle petroliere;

anche se le perforazioni *offshore* in Italia avvengono a profondità molto inferiori (150-200 metri) rispetto ai 1.500 metri dell'impianto della Louisiana, i rischi legati all'attività estrattiva delle piattaforme petrolifere non possono essere sottovalutati e le conseguenze di un incidente che si verificasse in prossimità delle coste dell'Adriatico sarebbero catastrofiche per l'intero bacino, stante la sua caratteristica di mare semichiuso ed il suo delicato equilibrio ambientale,

si chiede di sapere:

se, per le piattaforme petrolifere già operanti nel mare Adriatico o di prossima attivazione, ad avviso dei Ministri in indirizzo, le previste procedure di valutazione dei rischi legati all'attività estrattiva siano state condotte con il massimo rigore scientifico e fondate sul principio di precauzione ambientale;

se siano stati attentamente analizzati e verificati i sistemi di sicurezza degli impianti estrattivi *offshore*, anche sulla scorta del recente disastro verificatosi nel Golfo del Messico, e siano stati approntati adeguati piani di emergenza;

se siano state esaustivamente analizzate e valutate, dal punto di vista sia economico che dell'impatto ambientale, le conseguenze di un possibile incidente legato all'attività estrattiva *offshore* in Adriatico;

se siano disponibili ed utilizzabili procedure e strumenti giuridici per il recupero totale delle somme dovute, a titolo di risarcimento danni, dalle società responsabili della gestione degli impianti petroliferi;

se il Governo abbia correttamente valutato il rapporto tra il beneficio economico della produzione petrolifera dell'area adriatica ed il rischio di effetti dirimpenti sull'ecosistema marino, già oggi oltremodo fragile, e di danni economici gravissimi al complesso delle attività umane al mare strettamente connesse.

(2-00205)

LANNUTTI. – *Al Ministro della salute.* – Premesso che:

la trasmissione di inchiesta «Report», in onda su Rai Tre, ha parlato delle contraddizioni e favoritismi della sanità lombarda nascosti dietro un'immagine impeccabile che attira pazienti da tutta Italia;

in particolare sono stati analizzati i seguenti problemi: il sistema praticato dalle strutture sanitarie di alterare le cartelle cliniche per lucrare maggiori rimborsi dalla Regione; le nomine di direttori e di medici condizionate dalla politica, soprattutto attraverso la grande ragnatela di Comunione e Liberazione, il movimento che da sempre supporta il governatore Roberto Formigoni, da 15 anni alla guida della Lombardia;

sullo sfondo dell'inchiesta una serie di privati che si contendono una torta da 17 miliardi di euro e le diverse inchieste della magistratura, che coinvolgono più o meno quasi tutte le strutture sanitarie, relative a interventi non necessari sui pazienti, effettuati al fine di ottenere rimborsi dalla Regione, alla falsificazione delle cartelle per gonfiare i fatturati, grazie a medici compiacenti remunerati in percentuale sulle operazioni eseguite;

sotto i riflettori di «Report» è finito anche il gruppo Rotelli, importante gruppo sanitario del nord Italia, che a Milano controlla il San Donato, il Galeazzi, il Sant'Ambrogio e il San Siro e di cui si parla anche per il suo ingresso nel «salotto» del «Corriere della Sera»;

a ottobre del 2009 Cesare Geronzi, presidente di Mediobanca aveva assunto che Giuseppe Rotelli era il principale azionista di RCS, detenendo il 15 per cento delle azioni, candidandolo di fatto, in tal modo, alla presidenza della Quotidiani;

sul periodo settembre-novembre 2009 indaga la Consob per gli acquisti di Prima Sgr, società al 33 per cento del Monte Paschi e al 67 per cento di Clessidra, il fondo di Claudio Sposito, ex Fininvest;

considerato che:

nel 2000 l'Organizzazione mondiale della sanità (OMS) aveva comparato i sistemi sanitari dei 191 Paesi membri, in base a una combinazione di vari indici: la sanità italiana era risultata fra le più efficienti ed economiche al mondo, mentre l'America compariva al 37° posto. Il nostro



è un sistema pubblico che ogni anno viene eroso un po', determinando un progressivo incremento del privato;

la sanità assorbe una grande parte del bilancio delle Regioni e viene usata a fini di consenso dai politici;

come si conclude nella trasmissione di Rai Tre, negli ultimi 5 anni, il numero dei malati acuti che in Italia utilizza gli ospedali è diminuito, sono stati ridotti i posti letto e il numero delle degenze, ed è diminuita anche la percentuale di persone che consulta il medico. Eppure i tetti alla spesa sanitaria sono stati superati;

l'articolo 32 della Costituzione dice che «la Repubblica tutela la salute come fondamentale diritto dell'individuo e interesse della collettività, e garantisce cure gratuite agli indigenti»,

si chiede di sapere:

quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda assumere, nelle sedi competenti, per tutelare, innanzitutto, il diritto alla salute costituzionalmente garantito a tutti i cittadini e, pertanto, controllare che le regioni utilizzino in modo efficiente le risorse che hanno a disposizione;

quali iniziative intenda promuovere al fine di interrompere una prassi di lottizzazione che sta trasformando il sistema sanitario in una macchina che riempie il portafoglio dei privati senza curare l'interesse dei cittadini.

(2-00206)

### **Interrogazioni**

SANNA. – *Al Ministro dello sviluppo economico.* – Premesso che:

la società Rockwool Italia SpA sviluppa in Italia la produzione di lana di roccia, un prodotto coibentante utilizzato per l'isolamento termico e acustico in edilizia, in un unico stabilimento situato in Sardegna, nella zona industriale di Iglesias;

la società è totalmente controllata dall'omonimo gruppo danese, Rockwool International SA, *leader* nel mondo nelle tecnologie per la lana di roccia, che conta ventuno stabilimenti in Europa, Nord America e Asia, con circa 8.000 dipendenti ed un fatturato di 1,8 miliardi di euro nell'anno 2008, dichiarati nella sua comunicazione istituzionale;

Rockwool International SA ha acquisito lo stabilimento italiano nel 1999 da una società controllata dalla Regione autonoma della Sardegna, che lo aveva realizzato utilizzando gli incentivi statali previsti dalla legge n. 221 del 1990;

nei suoi dieci anni di produzione in Italia, Rockwool ha acquisito una parte rilevantissima del mercato nazionale della coibentazione;

considerato che:

nel 2005 Rockwool International SA ha deciso di costruire in Croazia, e più precisamente in Istria, a pochi chilometri da Trieste, una nuova fabbrica, che, per dimensioni e capacità produttiva, è divenuta tra le più grandi del gruppo Rockwool. Lo stabilimento italiano e quello

croato sono confluiti in un'unica organizzazione produttiva chiamata Rockwool Adria;

nello stabilimento di Iglesias, nel frattempo, è stato introdotto il ciclo continuo di lavorazione e nel 2007 si sono raggiunti risultati di qualità e produzione (circa 32.000 tonnellate all'anno) che sono stati premiati dal gruppo con il riconoscimento di unità produttiva capace di compiere il migliore salto di qualità e portarsi vicino agli obiettivi fissati da Rockwool International;

nell'aprile 2009, Rockwool ha annunciato la chiusura dello stabilimento di Iglesias, e collocato in cassa integrazione 78 lavoratori (e quasi altrettanti perdono il lavoro nell'indotto) e, fatto del tutto inatteso, ha cessato la produzione;

in dieci mesi, i tentativi posti in essere dal Ministero dello sviluppo economico e dalla Regione per tentare di trovare un imprenditore che sostituisca la società danese nell'esercizio dello stabilimento si sono rivelati vani;

ciò si deve certamente non solo all'insufficienza degli sforzi nella ricerca di acquirenti ed al ciclo economico negativo, ma soprattutto al rifiuto della società proprietaria di cedere lo stabilimento industriale mantenendone l'integrità produttiva. Confermano tale esplicito orientamento del gruppo danese le recenti visite tecniche agli impianti che sembrano chiaramente finalizzate a programmare lo smontaggio dei macchinari ed il loro trasferimento all'estero;

si delinea così una chiara strategia della proprietà, la quale, lungi dal voler ricercare con il sindacato dei lavoratori e con le istituzioni nazionali e locali, a ciò resesi disponibili, azioni strutturali per migliorare i margini economici della produzione di lana di roccia, intende procedere alla delocalizzazione della produzione;

complementare alla strategia aziendale di delocalizzazione è il mantenimento della quota di mercato italiano sino ad oggi conquistata, che viene in questo momento soddisfatta interamente dalla produzione estera di Rockwool, in un contesto che non vede alcuna concorrenza di altri produttori nazionali di lana di roccia;

la quota di mercato della lana di roccia è probabilmente destinata ad espandersi ulteriormente a favore di Rockwool per la prosecuzione nel Paese di politiche fiscali di favore verso le ristrutturazioni edilizie e di politiche, ancora più vantaggiose, verso il risparmio energetico negli edifici. Si tratta di interventi che vedono un massiccio utilizzo dei prodotti coibentanti. Mentre Rockwool decide di lasciare l'Italia, l'Italia diventa per essa un mercato ancora più interessante,

si chiede di sapere:

quali attività abbiano svolto gli uffici ministeriali, e con quali esiti, per rintracciare, tra gli attori europei del settore, eventuali sostituti di Rockwool nell'esercizio degli impianti italiani localizzati ad Iglesias;

se il Governo abbia intenzione di attuare politiche industriali di contrasto alla delocalizzazione degli impianti produttivi del Paese;

se ritenga sufficiente, per rendere efficace tale contrasto, l'attuale apparato normativo applicabile alla insolvenza delle imprese ed alle crisi industriali;

se non ritenga di dover adottare provvedimenti urgenti che consentano di riattivare con un diverso imprenditore attività economicamente sostenibili abbandonate in forza di decisioni di delocalizzazione produttiva, specie quando, per la realizzazione delle unità produttive in questione, fossero stati utilizzati aiuti di Stato.

(3-01306)

PIGNEDOLI. – *Ai Ministri delle politiche agricole alimentari e forestali e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* – Premesso che:

a seguito della riduzione dei vigneti conseguente ai contributi disposti dall'Organizzazione comune del mercato (OCM) del vino per tale finalità (regolamento (CE) n. 479/08 abrogato dal regolamento (CE) 491/09, che contestualmente dispone che i riferimenti al regolamento abrogato si intendono fatti al regolamento (CE) n. 1234/07 – regolamento OCM unico), risulta ragionevolmente prevedibile che nel breve periodo venga prodotta un'abbondante quantità di residui di potature e di viti, aggrovigliate con il filo di ferro, che risulterebbe difficilmente asportabile e che, molto spesso, presenterebbe i segni evidenti della malattia detta «mal dell'esca», che potrebbe trasferirsi con contagio ai vigneti vicini;

a causa delle caratteristiche di tali residui, essi non possono essere gestiti in normali pratiche agricole, né possono essere recuperati come sottoprodotti per essere destinati alla produzione di energia o calore, in quanto, pur trattandosi di biomasse, non risultano in esercizio impianti autorizzati che ne prevedano l'utilizzo proprio a causa della presenza della componente metallica dovuta al filo di ferro;

tali problemi interessano in maniera particolare il territorio della provincia di Reggio Emilia, che è da sempre attento alla ricerca di soluzioni innovative nel campo ambientale e nella tutela del patrimonio agricolo, ma riguardano verosimilmente l'intero territorio nazionale, anche in relazione a piante anche diverse dalla vite, ad esempio l'ulivo;

per le motivazioni citate, poiché le suddette potature sono comprese dalla normativa sui rifiuti ai sensi dell'art. 185 del decreto legislativo n. 152 del 2006, l'unica alternativa praticabile risulta essere l'avvio allo smaltimento in discarica autorizzata, con costi di trasporto e smaltimento elevati e difficilmente sostenibili per un settore in profonda crisi economica quale quello agricolo;

tale settore chiede di poter procedere direttamente all'incenerimento dei residui di potatura delle viti a terra in modo controllato, anche in considerazione del fatto che tale pratica consentirebbe, in presenza di vigneti infetti, la riduzione del rischio di diffusione delle malattie nonché la tutela del patrimonio agricolo esistente; in particolare, il settore agricolo chiede che, per le motivazioni sopra riportate, i Sindaci possano autorizzare con ordinanze contingibili e urgenti il ricorso alla pratica dell'incene-

rimento a terra, ai sensi dell'art. 191 del decreto legislativo n. 152 del 2006, a fronte della presentazione, da parte delle aziende interessate, di un programma di gestione degli scarti di potature e viti che preveda: 1) l'abbattimento selettivo del vigneto, recuperando, ove possibile, la massima quantità di legno da utilizzare nella pratica agricola o da destinare al recupero energetico; 2) il ricorso all'incenerimento a terra della rimanente parte, costituita da legno e ferro aggrovigliati, attraverso l'accensione di piccoli fuochi con l'adozione di tutte le precauzioni per garantire la massima sicurezza,

si chiede di sapere quali misure urgenti i Ministri in indirizzo, nell'ambito delle rispettive competenze, intendano porre in essere al fine di garantire una gestione dei residui derivanti dall'estirpazione dei vigneti che abbia il minor impatto possibile per la conduzione normale e sostenibile delle aziende agricole.

(3-01307)

*Interrogazioni con richiesta di risposta scritta*

FLERES. – *Al Ministro della giustizia.* – Premesso che:

in data 28 marzo 2009 è deceduto il signor Carmelo Castro, detenuto presso la casa circondariale di Catania;

per chiarire le circostanze del decesso è in corso un procedimento giudiziario;

dagli atti si evince che il decesso sarebbe avvenuto per «impiccagione» e, pertanto, il pubblico ministero il 12 dicembre 2009 avrebbe formulato richiesta di archiviazione del caso;

considerato che, a quanto risulta all'interrogante:

il pubblico ministero avrebbe riferito che il predetto detenuto sarebbe stato rinvenuto cadavere alle ore 12,45 nella sua cella (avvolto da un lenzuolo intorno al collo inserito nel perno dello spigolo della branda) e sarebbe stato trasportato d'urgenza al pronto soccorso, dove veniva constatata la morte;

il verbale del pronto soccorso dell'ospedale «Garibaldi-Centro» di Catania riporterebbe che Castro, visitato alle ore 12,30, sarebbe giunto cadavere;

il 26 marzo 2009 il detenuto sarebbe stato sottoposto al regime custodiale di «grandissima sorveglianza»;

l'agente di polizia penitenziaria avrebbe azionato l'allarme alle ore 12,20 e, quindi, sarebbe sopraggiunto il medico di guardia, che, dopo aver diagnosticato l'«arresto cardiorespiratorio» e praticato manovre di rianimazione, avrebbe disposto il trasporto di Castro presso l'infermeria e solo successivamente al pronto soccorso dell'ospedale di Catania;

detto trasporto sarebbe avvenuto con mezzo ordinario, senza alcuna assistenza medica né alcun presidio al fine di mantenere il circolo e la ventilazione durante il trasporto;

vi sarebbero elementi sul corpo di Castro che contrasterebbero con la posizione del rinvenimento del cadavere;

i vigilanti avrebbero dichiarato che nessuno avrebbe avuto contatti con il detenuto dalle ore 9,30 del mattino all'ora del rinvenimento del cadavere, ma nello stomaco di Castro sarebbe stato rinvenuto materiale alimentare non digerito,

l'interrogante chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dell'episodio sopra riferito;

se risulti che il pubblico ministero abbia richiesto l'archiviazione del caso e, in conseguenza, gli eventuali motivi in base ai quali ha avanzato tale richiesta;

se ritenga di dover disporre un'ispezione presso la casa circondariale di piazza Lanza.

(4-03117)

FERRANTE. – *Ai Ministri dell'interno e della difesa.* – Premesso che:

l'articolo pubblicato il 5 maggio 2010 dal quotidiano «La Stampa», che ricorda l'anniversario della morte del capitano dei Carabinieri Emanuele Basile, comandante della stazione di Monreale ucciso trent'anni fa dalla mafia, si apre con queste toccanti parole: «Mamma, è stata colpa mia. Non ho avvertito in tempo papà, non ce l'ho fatta a dirgli che doveva scappare. È colpa mia se adesso è morto.» Era notte quando Barbara Basile, quattro anni, riuscì a tirare fuori dal cuore il magone che la opprimeva. A confessarsi alla madre, a liberarsi dai fantasmi che la accompagnavano dal 4 maggio 1980, quando venne quasi schiacciata dal corpo del padre Emanuele, comandante della stazione dei carabinieri di Monreale, crivellato dai colpi di tre *killer* di Cosa nostra che gli volevano far pagare le intuizioni sui Corleonesi in ascesa, le indagini sull'omicidio di Boris Giuliano, i faldoni consegnati al giudice Paolo Borsellino»;

è stata una cerimonia fuori dalla retorica quella di ieri, organizzata dall'Arma dei carabinieri e dall'Università di Palermo. Prima una messa, poi la collocazione di una nuova lapide nel luogo del delitto, sul corso principale, tra il via vai dei turisti diretti ad ammirare i mosaici del Duomo. Infine la consegna della pergamena di laurea in giurisprudenza dalle mani del rettore dell'Università di Palermo, Roberto Lagalla, che ha rispolverato un decreto del 1949 per conferire il titolo alla memoria. Studente con tutti 30, Emanuele Basile. E studiare diritto a Palermo sul finire degli anni '70, ha affermato il preside della facoltà, Giuseppe Verde, non deve essere stato facile: c'è da chiedersi se il clima culturale non fosse in contrasto con i problemi che il capitano incontrava nell'esercizio delle sue funzioni;

a ritirare il diploma il più anziano dei fratelli, Vincenzo, insegnante in pensione, impegnato con l'associazione «Libera memoria» nella promozione della cultura della legalità nelle scuole;

ma oggi apprendiamo, dalla lettura di alcuni *blog*, che le rassegne stampa istituzionali del Ministero della difesa, dell'interno e del Governo non riportano l'articolo de «La Stampa» sulla cerimonia di commemorazione del capitano Emanuele Basile, tralasciando, in tal modo, una notizia su una straziante storia di mafia,

si chiede ai Ministri in indirizzo di conoscere se corrisponda al vero e, in tal caso, come sia potuto accadere, che un articolo, in cui viene ricordata una vicenda di mafia tanto tragica, di memoria ma anche di dolore, non compaia dove dovrebbe essere naturale trovarlo.

(4-03118)

ZANOLETTI. – *Al Ministro della salute.* – Premesso che:

il cordone ombelicale, che normalmente viene gettato, contiene del sangue (detto placentare) ricco di cellule staminali, le stesse del midollo osseo, capaci di generare miliardi di globuli rossi, di globuli bianchi e di piastrine;

le staminali, contenute nel sangue del cordone ombelicale, servono a curare gravi malattie come leucemie e linfomi; altre malattie fra le quali il Parkinson e l'Alzheimer; le ricerche in corso fanno ben sperare in un futuro prossimo;

considerato che:

in Italia invece non si è ancora sufficientemente coscienti dell'importanza del cordone ombelicale e, dunque, della sua conservazione; tanto che il 98 per cento dei cordoni viene gettato tra i rifiuti biologici della sala parto;

la legge n. 219 del 2005 in Italia privilegia la donazione del cordone, consentendone la conservazione esclusivamente a scopo di solidarietà, cioè in favore di altre persone che un giorno potrebbero averne bisogno; nel Paese, infatti, chi volesse conservare il cordone ombelicale per il proprio figlio non potrebbe farlo; può soltanto inviarlo all'estero richiedendo l'autorizzazione al Centro nazionale trapianti;

la conservazione per uso autologo è prevista solo se il bambino è malato dalla nascita, se ha un fratello o una sorella malata e le cellule staminali possono essere utili nella cura di quella patologia, oppure se in famiglia sono presenti gravi malattie ereditarie;

oggi non è semplice trovare un donatore compatibile in una delle 19 banche pubbliche in Italia, perché i cordoni conservati sono pochissimi: circa 30.000 a fronte dei 90.000 stimati come quantità minima per avere qualche possibilità di reperire quello giusto; sicché molti italiani si rivolgono a banche private di conservazione di cellule staminali all'estero;

in 16 Paesi europei è del tutto legale che una madre conservi il cordone ombelicale per il proprio figlio in un centro privato autorizzato,

si chiede di conoscere:

se il Ministro in indirizzo non intenda promuovere una campagna d'informazione e di sensibilizzazione sull'importanza della conservazione del cordone ombelicale;

se non ritenga utile creare dei centri di raccolta vicino agli ospedali e incentivare finanziamenti per la creazione di una rete nazionale;

se non ritenga opportuno rivedere la citata legge che regola la conservazione del cordone ombelicale, al fine di evitare che gli italiani debbano rivolgersi a Paesi esteri.

(4-03119)

ZANOLETTI. – *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* – Premesso che:

nel Mediterraneo si concentra un rilevante patrimonio ecologico e un grande numero di punti caldi di biodiversità e di aree protette;

esistono infatti circa 150 aree a protezione speciale, di cui una cinquantina interessano mare o tratti di costa, mentre sono 17 le aree specialmente protette di importanza mediterranea, con un'estensione complessiva di 9 milioni di ettari;

queste aree di grande pregio naturalistico sono importanti per le economie dei Paesi più ricchi che si affacciano sul Mediterraneo, ma anche per quelli più poveri, in quanto costituiscono dei preziosi motori di sviluppo;

rilevato che:

il trasporto marittimo di petrolio greggio e dei prodotti della raffinazione sono fonti di grande preoccupazione, sia per il forte rischio di incidenti, sia per inquinamenti derivati dall'attività operativa delle navi, quali lo scarico in mare, che è effettuato per quanto proibito, stante lo *status* di area speciale del Mediterraneo, ai sensi della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi, cosiddetta Convenzione Marpol 73/78;

manca una regolamentazione internazionale severa, restrittiva e di largo raggio, che controlli e limiti il transito delle cosiddette «carrette del mare»;

considerato che:

per la salvaguardia dell'ecosistema marino occorre un'opera di sensibilizzazione e tutela non limitata ai confini nazionali ma inserita in un contesto di tutto il Mar Mediterraneo;

in caso di incidente, è necessario, essere sempre pronti ad intervenire tempestivamente, con una normativa più adeguata alla gravità; tanto più che la problematica degli eventi accidentali è tornata drammaticamente di grande attualità,

si chiede di conoscere:

se il Ministro in indirizzo, per quanto di competenza, non ritenga utile l'avvio di una politica mirata al controllo degli inquinamenti delle attività operative delle navi, iniziando dallo *stop* allo scarico in mare;

se non si ritenga urgente intervenire su scala internazionale per attuare politiche miranti all'applicazione ed al rafforzamento della normativa internazionale esistente (Convenzione Marpol 73/78, Convenzione per la protezione del Mar Mediterraneo dai rischi dell'inquinamento, co-

siddetta Convenzione di Barcellona, Protocollo sulla prevenzione e la lotta all'inquinamento marino da idrocarburi).

(4-03120)

FERRANTE, DELLA SETA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Premesso che:

da un comunicato stampa della Presidenza del Consiglio dei ministri sembrerebbe che il Consiglio dei ministri, nella seduta n. 89 del 16 aprile 2010, su proposta del Ministro per le politiche europee, Andrea Ronchi, e del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, Stefania Prestigiacomo, avrebbe approvato uno schema di decreto legislativo per il recepimento della direttiva 2008/98 (CE) relativa ai rifiuti, che introduce significative novità volte a rafforzare i principi della precauzione e prevenzione nella gestione dei rifiuti;

al 5 maggio 2010, quindi dopo oltre 19 giorni, tale provvedimento non è stato ancora né reso pubblico né tanto meno trasmesso alle commissioni parlamentari competenti per il parere;

la stessa cosa si sta ripetendo per il decreto-legge, che sembrerebbe essere stato approvato nella seduta del Consiglio dei ministri n. 91 del 30 aprile 2010, proposto dai Ministri Prestigiacomo, Scajola e Matteoli, che prevede il differimento al 30 giugno 2010 della presentazione delle dichiarazioni relative al modello unico di dichiarazione ambientale (MUD) e le misure per l'assegnazione di quote di emissione di CO<sub>2</sub> ad operatori energetici ed industriali, per impianti entrati in funzione dopo l'adozione del Piano nazionale di assegnazione (PNA) delle quote medesime per il periodo 2008-2012;

al 5 maggio 2010, quindi dopo oltre 5 giorni, questo provvedimento non è stato ancora né reso pubblico né tanto meno pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale*;

si potrebbero fare ancora tantissimi altri esempi, come per il disegno di legge che promuove la realizzazione di impianti golfistici, definendone i requisiti ed incentivando la costruzione di strutture ricettive turistico – alberghiere collegate ai campi, che sembrerebbe essere stato approvato su proposta del Ministro Brambilla, dal Consiglio dei ministri n. 89 del 16 aprile 2010, e ancora sconosciuto nel suo articolato;

i contenuti, l'importanza e gli effetti di questi provvedimenti sono d'altra parte stati ampiamente annunciati e magnificati, da parte del Governo, ai *mass media*;

è inaccettabile la prassi introdotta dal Governo di comunicare al Paese l'approvazione da parte del Consiglio dei ministri non solo di disegni di legge, ma anche di atti legislativi quali decreti-legge e decreti legislativi, in assenza di un articolato acquisito, e sulla base solo di un generico titolo;

a tal proposito è importante segnalare che a questa mancanza sop-  
periscono i quotidiani nazionali, in particolare quelli economici, che subito dopo l'approvazione dell'atto normativo forniscono ai propri lettori delle bozze non corrette. Bozze, ovviamente, per le quali ci si rende conto, al



momento della pubblicazione ufficiale, che non corrispondono al testo ufficiale,

si chiede al Presidente del Consiglio dei ministri di conoscere se non intenda immediatamente promuovere l'introduzione di una disposizione per cui un atto legislativo, approvato in Consiglio dei ministri, venga immediatamente reso accessibile, in tutto il suo articolato, sul sito del Governo, in modo da renderlo noto ai cittadini e alle imprese.

(4-03121)

Avviso di rettifica

Nel Resoconto sommario e stenografico della 373ª seduta pubblica del 5 maggio 2010:

alla pagina III, alla seconda riga del N.B., sostituire la parola: «Valdot'ine» con la seguente: «Valdôtaine»;

a pagina 51, sotto il titolo: «Gruppi parlamentari, nuova denominazione», alla terza riga, sostituire la parola «Valdotine» con la seguente: «Valdôtaine»;

alla stessa pagina, sotto il titolo: «Commissioni permanenti, variazioni nella composizione», alla seconda riga, sostituire la parola «Valdotaine» con la seguente: «Valdôtaine».











