

# SENATO DELLA REPUBBLICA

XIV LEGISLATURA

---

885<sup>a</sup> SEDUTA PUBBLICA

## RESOCONTO SOMMARIO E STENOGRAFICO

MERCOLEDÌ 19 OTTOBRE 2005

(Antimeridiana)

---

Presidenza del vice presidente FISICHELLA,  
indi del vice presidente SALVI

### INDICE GENERALE

*RESOCONTO SOMMARIO* . . . . . Pag. V-XI

*RESOCONTO STENOGRAFICO* . . . . . 1-22

*ALLEGATO A (contiene i testi esaminati nel  
corso della seduta)* . . . . . 23-111

*ALLEGATO B (contiene i testi eventualmente  
consegnati alla Presidenza dagli oratori, i  
prospetti delle votazioni qualificate, le comu-  
nicazioni all'Assemblea non lette in Aula e  
gli atti di indirizzo e di controllo)* . . . . . 113-152



## INDICE

<i>RESOCONTO SOMMARIO</i>		BRUTTI Paolo (DS-U) . . . . .	Pag. 12
		PIANETTA (FI) . . . . .	13
<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i>		BOBBIO Luigi (AN) . . . . .	13
<b>PREANNUNZIO DI VOTAZIONI MEDIANTE PROCEDIMENTO ELETTORONICO</b> . . . . .	Pag. 1	PAGLIARULO (Misto-Com) . . . . .	15
<b>SENATO</b>		MONTALBANO (DS-U) . . . . .	17
Temporaneo esercizio delle funzioni di Presidente del Senato da parte del vice presidente Domenico Fisichella . . . . .	1	TIRELLI (LP) . . . . .	19
		VALLONE (Mar-DL-U) . . . . .	20, 21
<b>PARLAMENTO IN SEDUTA COMUNE</b>		Verifiche del numero legale . . . . .	20, 21
Convocazione . . . . .	2	<b>SUI LAVORI DEL SENATO</b>	
<b>DISEGNI DI LEGGE</b>		PRESIDENTE . . . . .	22
<b>Seguito della discussione:</b>		<i>ALLEGATO A</i>	
<b>(3596) Conversione in legge del decreto-legge 21 settembre 2005, n. 184, recante misure urgenti in materia di guida dei veicoli e patente a punti</b>		<b>DISEGNO DI LEGGE N. 3596:</b>	
<b>(2534) CHIRILLI ed altri. – Modifica all'articolo 126-bis del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di patente a punti</b>		Ordine del giorno . . . . .	23
<i>(Relazione orale):</i>		Articolo 1 del disegno di legge di conversione . . . . .	24
MONTALBANO (DS-U) . . . . .	2	<b>Decreto-legge 21 settembre 2005, n. 184:</b>	
MENARDI (AN), relatore . . . . .	2, 3, 6 e passim	Articolo 1 ed emendamenti . . . . .	24
TASSONE, vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti . . . . .	3, 6, 20	Emendamenti tendenti ad inserire articoli aggiuntivi dopo l'articolo 1 . . . . .	33
ZANDA (Mar-DL-U) . . . . .	3, 8, 9	<i>ALLEGATO B</i>	
FABRIS (Misto-Pop-Udeur) . . . . .	4, 5, 10	<b>CONGEDI E MISSIONI</b> . . . . .	113
PETRINI (Mar-DL-U) . . . . .	5	<b>DISEGNI DI LEGGE</b>	
GRILLO (FI) . . . . .	5, 6	Trasmissione dalla Camera dei deputati . . . . .	113
BOSCETTO (FI) . . . . .	6	Annunzio di presentazione . . . . .	113
CHIRILLI (FI) . . . . .	8	Assegnazione . . . . .	114
MORRA (FI) . . . . .	10	Presentazione di relazioni . . . . .	114
CICOLANI (FI) . . . . .	10	<b>GOVERNO</b>	
PELLEGRINO (UDC) . . . . .	11	Trasmissione di atti . . . . .	114

*N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS-U; Forza Italia: FI; Lega Padana: LP; Margherita-DL-l'Ulivo: Mar-DL-U; Per le Autonomie: Aut; Unione Democratica e di Centro: UDC; Verdi-l'Unione: Verdi-Un; Misto: Misto; Misto-il Cantiere: Misto-Cant; Misto-Comunisti Italiani: Misto-Com; Misto-Democrazia Cristiana per le Autonomie: Misto-DC-Aut; Misto-Italia dei Valori: Misto-IdV; Misto-La Casa delle Libertà: Misto-CdL; Misto-Lega per l'Autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-MIS (Movimento Idea Sociale): Misto-MIS; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito Repubblicano Italiano: Misto-PRI; Misto-Rifondazione Comunista: Misto-RC; Misto-Socialisti Democratici Italiani-Unità Socialista: Misto-SDI-US; Misto Popolari-Udeur: Misto-Pop-Udeur.*

**AUTORITÀ PER LE GARANZIE NELLE  
COMUNICAZIONI**

Trasmissione di atti .....Pag. 116

**CONSIGLI REGIONALI**

Trasmissione di voti ..... 116

**PETIZIONI**

Annunzio ..... 116

**MOZIONI, INTERPELLANZE E INTER-  
ROGAZIONI**

Annunzio .....Pag. 22

Apposizione di nuove firme a interrogazioni. 117

Mozioni ..... 117

Interpellanze ..... 118

Interrogazioni ..... 120

**ERRATA CORRIGE** ..... 152

## RESOCONTO SOMMARIO

### Presidenza del vice presidente FISICHELLA

*La seduta inizia alle ore 10,03.*

*Il Senato approva il processo verbale della seduta del 13 ottobre.*

### Comunicazioni della Presidenza

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

### Preannuncio di votazioni mediante procedimento elettronico

PRESIDENTE. Avverte che dalle ore 10,05 decorre il termine regolamentare di preavviso per eventuali votazioni mediante procedimento elettronico.

### Temporaneo esercizio delle funzioni di Presidente del Senato da parte del vice presidente Domenico Fisichella

PRESIDENTE. Ai sensi dell'articolo 9, comma 2 del Regolamento, il presidente Pera ha designato il vice presidente Fisichella ad esercitare temporaneamente le funzioni di Presidente del Senato nei giorni 18 e 19 ottobre fino al suo rientro dal viaggio negli Stati Uniti.

### Parlamento in seduta comune, convocazione

PRESIDENTE. Comunica che il Parlamento in seduta comune è convocato mercoledì 9 novembre, alle ore 13,30, per l'elezione di un componente del Consiglio superiore della magistratura nonché per la formazione

dell'elenco previsto per i giudizi di accusa dinanzi alla Corte costituzionale.

**Seguito della discussione dei disegni di legge:**

**(3596) Conversione in legge del decreto-legge 21 settembre 2005, n. 184, recante misure urgenti in materia di guida dei veicoli e patente a punti**

**(2534) CHIRILLI ed altri. – Modifica all'articolo 126-bis del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di patente a punti**  
(*Relazione orale*)

PRESIDENTE. Ricorda che nella seduta del 12 ottobre è stata dichiarata aperta la discussione generale.

MONTALBANO (*DS-U*). A causa del contingentamento dei tempi di discussione, rinuncia ad intervenire.

PRESIDENTE. Dichiaro pertanto chiusa la discussione generale.

MENARDI, *relatore*. Rinuncia ad illustrare l'ordine del giorno G1 e chiede una breve sospensione per consentire alla Commissione di approfondire con il Governo alcuni profili degli emendamenti presentati.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Si riserva di intervenire in sede di discussione degli emendamenti.

PRESIDENTE. Sospende dunque la seduta fino alle ore 10,30.

*La seduta, sospesa alle ore 10, 09, è ripresa alle ore 10,31.*

PRESIDENTE. La Commissione ha chiesto un ulteriore approfondimento, per cui sospende la seduta fino alle ore 10,45.

*La seduta, sospesa alle ore 10,31, è ripresa alle ore 10,46.*

ZANDA (*Mar-DL-U*). Ai fini di un ordinato svolgimento dei lavori, sottolinea come il tempo dell'Assemblea non possa essere sacrificato per approfondire questioni che avrebbero dovuto trovare soluzione in Commissione.

PRESIDENTE. La Presidenza non accorderà ulteriori sospensioni. Dà lettura del parere espresso dalla 5<sup>a</sup> Commissione permanente sugli emendamenti riferiti al disegno legge (*v. Resoconto stenografico*). Dichiaro improponibili, ai sensi dell'articolo 97, comma 1, del Regolamento, perché estranei al contenuto del decreto-legge, gli emendamenti 1.0.67, 1.0.71, 1.0.72, 1.0.73, 1.0.74, 1.0.75, 1.0.76, 1.0.77, 1.0.78, 1.0.79, 1.0.80,

1.0.81, 1.0.82, 1.0.83, 1.0.328, 1.0.331, 1.0.332, 1.0.333, 1.0.334, 1.0.335, 1.0.336 e 1.0.337.

FABRIS (*Misto-Pop-Udeur*). Le condizioni in cui procedono i lavori hanno reso difficoltosa la comprensione delle comunicazioni del Presidente relative agli emendamenti improponibili.

PETRINI (*Mar-DL-U*). Chiede che sia stampato l'elenco delle proposte emendative sulle quali la Presidenza ha esercitato un rigoroso vaglio di ammissibilità.

PRESIDENTE. L'elenco degli emendamenti improcedibili e improponibili è in distribuzione.

GRILLO (*FI*). Precisa, rispetto ai rilievi del senatore Zanda, che la richiesta di sospensione, avanzata dal relatore, è stata conseguente al parere espresso, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, su emendamenti approvati nella Commissione di merito.

PRESIDENTE. Passa all'esame dell'ordine del giorno G1.

MENARDI, *relatore*. L'ordine del giorno G1 impegna il Governo a modificare il comma 3 dell'articolo 57 del regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, al fine di garantire parità di trattamento tra le diverse categorie in tema di pubblicità, eliminando il vincolo per i soli taxi dell'utilizzo di caratteri alfanumerici, abbinati a marchi simboli.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Accoglie l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Passa all'esame dell'articolo 1 del disegno di legge n. 3596, avvertendo che gli emendamenti si intendono riferiti agli articoli del decreto-legge da convertire. Procede all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 1 del decreto-legge, che invita i presentatori ad illustrare.

BOSCETTO (*FI*). Illustra l'emendamento 1.300, che propone di riformulare il comma 1 dell'articolo 1, concernente le sanzioni conseguenti alla mancata comunicazione, da parte del proprietario del veicolo, del soggetto alla guida al momento dell'infrazione, in modo da rispettare il principio della responsabilità personale negli illeciti amministrativi sancito da una recente sentenza della Corte costituzionale.

MENARDI, *relatore*. Dati per illustrati gli emendamenti presentati dalla Commissione e ricordato molto sinteticamente l'oggetto delle proposte di modifica sottoscritte dal relatore, apporta una correzione formale al

testo dell'emendamento 1.304 e ritira gli emendamenti 1.7 (testo 2), 1.12 e 1.0.306.

CHIRILLI (*FI*). L'emendamento 1.305 sottolinea l'importanza di garantire l'efficienza dei veicoli, quanto ai sistemi di freno, di illuminazione, alle emissioni di gas o all'usura di pneumatici, anche attraverso il ricorso alla detrazione di punteggio dalla patente.

ZANDA (*Mar-DL-U*). Nel fare suo l'emendamento 1.12, precedentemente ritirato dal relatore, sollecita la Presidenza del Senato ad applicare criteri severi ed univoci per la dichiarazione di improponibilità degli emendamenti, dato che in occasione della conversione in legge di altri decreti-legge sia è concesso di sottoporre all'Assemblea proposte riferite a materie estranee. Quanto infine agli emendamenti 1.9 e 1.12, si propone di aumentare le sanzioni al fine di scoraggiare le infrazioni al codice della strada soprattutto nelle grandi città e favorire la circolazione del traffico.

MORRA (*FI*). L'emendamento 1.0.14 propone di restituire ai Poligrafici dello Stato l'esclusività nella produzione delle targhe dei ciclomotori, per rafforzarne il valore legale e garantire quindi un maggiore controllo sulla sicurezza.

CICOLANI (*FI*). L'emendamento 1.0.330 obbliga l'ANAS a rivedere nei prossimi 12 mesi i limiti massimi di velocità sulla rete stradale, per adeguarli alle norme comunitarie ed internazionali, soprattutto al fine di aumentare la fluidità della circolazione stradale.

FABRIS (*Misto-Pop-Udeur*). L'argomento in discussione è di grande importanza, anche alla luce dei dati diffusi dall'ISTAT qualche giorno fa in occasione di un convegno sulla sicurezza stradale, concernenti i decessi o le lesioni per incidenti stradali e i relativi costi sanitari e sociali. Suscita quindi forte indignazione la leggerezza con cui si procede a dichiarare l'improponibilità di alcuni emendamenti per estraneità alla materia, compreso il divieto di vendita di alcolici lungo le autostrade e ai minori.

PELLEGRINO (*UDC*). L'emendamento 1.0.17, analogamente all'1.0.14 del senatore Morra, tende a rafforzare la sicurezza sulle strade e pertanto invita il relatore ed il rappresentante del Governo ad esprimere parere favorevole.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Gli emendamenti di cui è primo firmatario riguardano quattro argomenti: il recepimento della sentenza della Corte costituzionale sulla detrazione di punti dalla patente del proprietario non alla guida dell'autoveicolo; la regolamentazione della guida dei cosiddetti quadricicli; la sostituzione della sanzione della confisca del motociclo con il fermo amministrativo; la segnalazione da parte delle forze dell'ordine

delle postazioni per il controllo a distanza o con mezzi automatici dei limiti di velocità.

PIANETTA (*FI*). Illustra gli emendamenti tendenti a garantire una corretta applicazione delle misure relative all'utilizzo del casco nella guida dei motocicli.

### **Presidenza del vice presidente SALVI**

BOBBIO Luigi (*AN*). Presenta una riformulazione dell'emendamento 1.0.319, tendente a sostituire alla confisca dei motocicli in caso di accertamento di alcune violazioni del codice della strada il provvedimento del sequestro per sei mesi senza affidamento al proprietario e la previsione della restituzione previo pagamento di una multa e delle spese per la custodia ed il trasporto del mezzo. A tale riguardo, rileva che, se l'inasprimento della sanzione prevista all'articolo 213 del nuovo codice della strada si è dimostrato particolarmente efficace sia ai fini della sicurezza nella circolazione dei motocicli sia per la tutela dell'ordine pubblico contro l'utilizzazione di questi mezzi per la commissione di reati (come dimostra la drastica diminuzione degli scippi nella città e nella provincia di Napoli), la modifica proposta si rende necessaria a fronte di possibili interventi della Corte costituzionale e di recenti ingiustificati provvedimenti di sospensione emessi dai giudici di pace, per garantire l'efficace applicazione di un credibile sistema sanzionatorio su tutto il territorio nazionale. (*Applausi del senatore Bucciero. Congratulazioni*).

PAGLIARULO (*Misto-Com*). L'emendamento 1.0.322 tende a modificare la norma illiberale sulla confisca dei motoveicoli introdotta nel nuovo codice della strada, sostituendola con la previsione di un sequestro per 30 giorni. Pur non essendo in discussione l'obiettivo finale di garantire la sicurezza nella circolazione dei mezzi a due ruote, infatti, la normativa vigente appare sproporzionata rispetto alla gravità della violazione amministrativa compiuta dall'utente, che non può essere paragonata all'utilizzo del mezzo per la commissione di un reato e che non trova riscontro nella contestazione di violazioni anche più gravi al codice della strada commesse da conducenti di autoveicoli. Rileva infine l'insufficiente attenzione prestata dal legislatore ai rischi per i conducenti di motoveicoli derivanti dal comportamento degli altri utenti della strada e dalle condizioni della rete viaria.

MONTALBANO (*DS-U*). Illustra l'emendamento 1.0.325 (testo 2), rilevando l'incongruità del parere negativo formulato dalla Commissione bilancio. La proposta, infatti, non modifica la destinazione dei proventi

delle sanzioni per violazione del codice della strada, ma limita l'espletamento dei servizi di controllo sul traffico disposti e gestiti dai Comuni alle strade o ai tratti delle stesse ricadenti nell'ambito del perimetro urbano, al fine di affermare la funzione di prevenzione di tale misura e contrastare il fenomeno di un utilizzo improprio, sovente mirato ad un incremento dei bilanci comunali, della potestà di controllo sulla velocità dei veicoli. (*Applausi dal Gruppo DS-U e del senatore Calogero Sodano*).

TIRELLI (*LP*). A proposito dell'emendamento illustrato dal senatore Bobbio, suggerisce di non variare la sanzione, quanto l'autorità erogante, attribuendo maggiori poteri alle amministrazioni locali.

PRESIDENTE. L'argomento potrà essere approfondito al momento del passaggio alla votazione dell'emendamento 1.0.319 (testo 2) (*v. Allegato A*).

MENARDI, *relatore*. In relazione agli emendamenti presentati all'articolo 1, con esclusione di quelli tendenti ad inserire articoli aggiuntivi, esprime parere favorevole sugli emendamenti 1.1, 1.302, 1.6/1, 1.6, 1.304 (testo 2) (*v. Allegato A*), 1.305, 1.100, 1.110 e 1.400. Invita il senatore Veraldi a ritirare l'emendamento 1.303 e chiede l'accantonamento dell'1.9. Si dichiara contrario sui restanti emendamenti.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Concorda con il parere del relatore.

PRESIDENTE. Su richiesta del senatore VALLONE (*Mar-DL-U*), dispone la verifica del numero legale sulla votazione dell'emendamento 1.300. Avverte che il Senato non è in numero legale e sospende la seduta per venti minuti.

*La seduta, sospesa alle ore 12,03, è ripresa alle ore 12,23.*

PRESIDENTE. Su richiesta del senatore VALLONE (*Mar-DL-U*), dispone nuovamente la verifica del numero legale. Avverte che il Senato non è in numero legale e sospende la seduta per venti minuti.

*La seduta, sospesa alle ore 12,24, è ripresa alle ore 12,44.*

PRESIDENTE. Dispone nuovamente la verifica del numero legale, chiesta dal senatore VALLONE (*Mar-DL-U*). Avverte che il Senato non è in numero legale e rinvia il seguito della discussione dei disegni di legge ad altra seduta.

**Sui lavori del Senato**

PRESIDENTE. Avverte che l'ordine del giorno della seduta di domani è integrato con le comunicazioni, alle ore 11,15, del Ministro dell'interno sull'omicidio del vice presidente del Consiglio regionale della Calabria e sulla situazione dell'ordine pubblico nella Regione; seguirà una discussione, con tempi contingentati, nella quale potrà intervenire un oratore per Gruppo. Dà annuncio della mozione, dell'interpellanza e delle interrogazioni pervenute alla Presidenza (*v. Allegato B*).

*La seduta termina alle ore 12,46.*



## RESOCONTO STENOGRAFICO

### Presidenza del vice presidente FISICHELLA

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 10,03*).  
Si dia lettura del processo verbale.

DATO, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta del 13 ottobre.

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.

### Preannunzio 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 10,05*).

### Temporaneo esercizio delle funzioni di Presidente del Senato da parte del vice presidente Domenico Fisichella

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, in relazione al suo viaggio negli Stati Uniti, il Presidente del Senato mi ha designato, ai sensi dell'articolo 9, secondo comma, del Regolamento, ad esercitare le funzioni di Presidente nelle giornate di martedì 18 e mercoledì 19.

**Parlamento in seduta comune, convocazione**

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, comunico che il Parlamento in seduta comune è convocato per mercoledì 9 novembre 2005, alle ore 13,30, con il seguente ordine del giorno: «Votazione per l'elezione di un componente il Consiglio superiore della magistratura. Votazione per la formazione dell'elenco previsto dall'articolo 135, settimo comma, della Costituzione, per i giudizi di accusa innanzi alla Corte costituzionale».

**Seguito della discussione dei disegni di legge:**

**(3596) Conversione in legge del decreto-legge 21 settembre 2005, n. 184, recante misure urgenti in materia di guida dei veicoli e patente a punti**

**(2534) CHIRILLI ed altri. – Modifica all'articolo 126-bis del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di patente a punti**

*(Relazione orale) (ore 10,06)*

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dei disegni di legge nn. 3596 e 2534.

Ricordo che nella seduta del 12 ottobre il relatore facente funzioni ha svolto la relazione orale ed è stata dichiarata aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Montalbano. Ne ha facoltà.

MONTALBANO (*DS-U*). Signor Presidente, essendo contingentati i tempi, utilizzerò i minuti a mia disposizione per l'illustrazione degli emendamenti.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Chirilli. Non essendo presente, si intende che abbia rinunciato ad intervenire.

Dichiaro chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il relatore.

MENARDI, *relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il provvedimento in esame reca, in sede di conversione del decreto-legge 21 settembre 2005, n. 184, misure urgenti in materia di guida dei veicoli e patente a punti. Il provvedimento si è progressivamente arricchito di nuovi elementi migliorativi del testo originariamente proposto.

Per tale ragione, signor Presidente, questa mattina abbiamo ancora necessità – se lei lo consente – di una brevissima sospensione per chiarire con il Governo alcuni elementi, in modo da poter rispondere all'Aula compiutamente.

Chiederei, pertanto, una breve sospensione.

PRESIDENTE. Prima di accogliere la sua richiesta, chiedo al rappresentante del Governo, onorevole Tassone, se desidera intervenire ora o successivamente alla sospensione.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, chiedo di poter intervenire dopo la sospensione, anche per permettere al Governo di chiarire la sua posizione.

PRESIDENTE. Colleghi, sospendo la seduta fino alle ore 10,30.

(*La seduta, sospesa alle ore 10,09, è ripresa alle ore 10,31*).

Colleghi, dovremmo riprendere la seduta, ma è pervenuta la richiesta di un'ulteriore sospensione per definire la linea sugli emendamenti.

Sospendo pertanto per altri 15 minuti la seduta; alle ore 10,45 riprenderemo comunque i nostri lavori senza nuove interruzioni.

(*La seduta, sospesa alle ore 10,31, è ripresa alle ore 10,46*).

Riprendiamo i nostri lavori.

ZANDA (*Mar-DL-U*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZANDA (*Mar-DL-U*). Signor Presidente, intervengo soltanto per segnalare alla Presidenza che i tempi di lavoro dell'Aula non possono essere sacrificati per far proseguire il lavoro della Commissione e per la messa a punto degli emendamenti da parte del Governo e del relatore.

Questo lavoro avrebbe potuto essere svolto con più approfondimento ed attenzione nei giorni passati, durante i quali l'Aula non si è riunita; interrompere la seduta dell'Assemblea per proseguire operazioni che potevano essere compiute prima non mi sembra una buona cosa per l'ordine dei nostri lavori.

PRESIDENTE. Senatore Zanda, la Presidenza ne è così consapevole che alla seconda richiesta di sospendere ancora la seduta ha comunicato che alla ripresa dei lavori non vi sarebbero state ulteriori sospensioni.

Rimangono comunque agli atti le considerazioni da lei svolte.

Chiedo al relatore a riferire se, dopo questa duplice sospensione, si è pervenuti a una determinazione in relazione a quegli emendamenti sui quali sussistevano ancora dei problemi.

MENARDI, *relatore*. Possiamo andare avanti, signor Presidente.

PRESIDENTE. Do lettura del parere espresso dalla 5<sup>a</sup> Commissione permanente sugli emendamenti riferiti al disegno di legge in esame: «La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminati gli emen-

damenti relativi al disegno di legge in titolo, ad eccezione delle proposte 1.0.67, 1.0.71, 1.0.72, 1.0.73, 1.0.74, 1.0.75, 1.0.76, 1.0.77, 1.0.78, 1.0.79, 1.0.80, 1.0.81, 1.0.82, 1.0.83, 1.0.84, 1.0.85, 1.0.331, 1.0.332, 1.0.333, 1.0.335, 1.0.336 e 1.0.337, esprime, per quanto di propria competenza, parere contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sulle proposte 1.0.300 (limitatamente al capoverso articolo 1-*ter*), 1.0.329, 1.0.38, 1.0.308, 1.0.42 (limitatamente ai commi da 2 a 8 del capoverso articolo 1-*bis*), 1.0.338, 1.0.301 (limitatamente ai commi 4 e 6), 1.0.317 (limitatamente al comma 3, lettera *a*)), 1.0.65, 1.0.203, 1.0.640, 1.0.325 (testo 2), 1.0.70/1, 1.0.70, 1.0.328 e 1.0.334. Formula, altresì, parere di nulla osta sull'emendamento 1.7 (testo corretto), a condizione che, ai sensi della medesima norma costituzionale, dopo le parole: «è disciplinata» siano inserite le seguenti: «,senza nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato,», nonché sull'emendamento 1.304, a condizione che, ai sensi della citata disposizione costituzionale, al primo periodo, dopo le parole: «sono registrati» siano inserite le altre: «, senza nuovi o maggiori oneri per bilancio dello Stato,». Esprime, infine, parere non ostativo sulle rimanenti proposte esaminate».

Comunico altresì che i seguenti emendamenti risultano estranei al contenuto del decreto-legge al nostro esame e devono pertanto ritenersi improponibili ai sensi dell'articolo 97, comma 1, del Regolamento: 1.0.67, 1.0.71, 1.0.72, 1.0.73, 1.0.74, 1.0.75, 1.0.76, 1.0.77, 1.0.78, 1.0.79, 1.0.80, 1.0.81, 1.0.82, 1.0.83, 1.0.328, 1.0.331, 1.0.332, 1.0.333, 1.0.334, 1.0.335, 1.0.336, 1.0.337.

FABRIS (*Misto-Pop-Udeur*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FABRIS (*Misto-Pop-Udeur*). Signor Presidente, la Commissione si è presa tutto il tempo che ha ritenuto utile, condizionando in maniera vergognosa, i lavori dell'Aula. Noi eravamo presenti in Aula alle 10 di questa mattina.

Poi, con una lettura veloce, assolutamente non comprensibile – almeno da questa postazione – ci avete dato conto di quello che è stato deciso. Non si è capito assolutamente nulla: non si può lavorare in questa maniera.

Non so chi stia guidando i lavori della Commissione, perché ero presente in Aula. Ma lei, signor Presidente, ha riferito di pareri di cui almeno io non ho capito assolutamente nulla. Poi, quando dai nostri banchi chiediamo alla Presidenza di guardare le richieste dei senatori nessuno ci guarda. Se siamo qui a fare del teatro, facciamolo pure, ma se vogliamo lavorare in maniera seria, cerchiamo di dare spiegazioni su quello che sta capitando.

Inoltre, signor Presidente, la prego di fare in modo che si capisca quello che lei dice, cosa che forse non avviene anche a causa del brusio in Aula.

PRESIDENTE. Non si è capito? Una lettura più chiara di così era difficile farla; io ho letto con estrema chiarezza tutto. L'espressione dei pareri da parte del relatore e del rappresentante del Governo, invece, non può esserci perché non vi è stata ancora l'illustrazione degli emendamenti. Quando gli emendamenti saranno illustrati, saranno espressi anche i pareri.

Ho dato lettura del parere della 5<sup>a</sup> Commissione e degli emendamenti che sono improponibili ai sensi dell'articolo 97, comma 1, del nostro Regolamento (perché estranei all'oggetto della discussione o formulati in termini sconvenienti), il cui ultimo comma recita: «Il Presidente, data lettura dell'ordine del giorno, dell'emendamento o della proposta, decide inappellabilmente». Ho dato, quindi, lettura degli emendamenti ritenuti improponibili, mentre prima era stato letto il parere della 5<sup>a</sup> Commissione. Dunque, è tutto chiaro.

FABRIS (*Misto-Pop-Udeur*). Dateci almeno l'elenco di questi emendamenti.

PETRINI (*Mar-DL-U*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PETRINI (*Mar-DL-U*). Signor Presidente, l'ho ascoltata dichiarare improponibili numerosi emendamenti per un riferimento costituzionale o, con un riferimento regolamentare, per estraneità all'argomento. Mi compiaccio, naturalmente, che la Presidenza eserciti tale vaglio attento sull'attività emendativa, cosa che non sempre, a parer mio, è stata opportunamente fatta. Oggi sì e me ne compiaccio. Ciò però comporta che, nel nutrito fascicolo di emendamenti distribuito, sia difficile, ormai, orientarsi fra quelli rimasti, e sui quali sarà opportuno intervenire e discutere, e quelli che, invece, sono stati giudicati improponibili.

Naturalmente, non essendoci tempo per ristampare tale fascicolo, le chiedo, in primo luogo, di disporre di un elenco degli emendamenti da lei dichiarati improponibili e, in secondo luogo, che ci sia dato il tempo di orientarci nel fascicolo, di modo che non succeda, come spesso invece purtroppo accade, che vengano messe in votazione proposte di modifica su cui si desidera intervenire.

PRESIDENTE. Gli emendamenti dichiarati improponibili o quelli sui quali la 5<sup>a</sup> Commissione permanente ha espresso un parere nel senso della improcedibilità vengono comunque sempre segnalati.

Per quanto riguarda la sua richiesta, l'elenco cui lei ha fatto cenno è attualmente in distribuzione, per i colleghi che ne avessero, ovviamente, necessità.

GRILLO (*FI*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GRILLO (*FI*). Signor Presidente, vorrei soltanto rafforzare la sua opinione, peraltro molto chiara, e far presente al collega Fabris che la sospensione chiesta dal relatore era motivata dal fatto che la Commissione bilancio si era espresso su emendamenti accolti dalla Commissione di merito. Soltanto questo.

Il relatore esprimerà poi il proprio parere e quindi – come credo – i lavori potranno proseguire.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'ordine del giorno G1, che invito il relatore ad illustrare.

MENARDI, *relatore*. Signor Presidente, l'ordine del giorno G1, proposto dalla Commissione, impegna il Governo a modificare il comma 3 dell'articolo 57 del regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada al fine di garantire parità di trattamento tra le diverse categorie, eliminando il vincolo dell'utilizzo dei «caratteri alfanumerici, abbinati a marchi e simboli». Poiché oggi vi sono vincoli solo su alcuni mezzi di trasporto pubblico, con questo ordine del giorno si renderebbe giustizia ai diversi mezzi in circolazione.

PRESIDENTE. Invito il rappresentante del Governo a pronunciarsi sull'ordine del giorno in esame.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Sono favorevole all'ordine del giorno G1.

PRESIDENTE. Essendo stato accolto dal Governo, l'ordine del giorno G1 non verrà posto in votazione.

Passiamo all'esame dell'articolo 1 del disegno di legge.

Avverto che gli emendamenti si intendono riferiti agli articoli del decreto-legge da convertire.

Passiamo all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 1 del decreto-legge, che invito i presentatori ad illustrare.

BOSCETTO (*FI*). Signor Presidente, l'emendamento 1.300 propone di sostituire il comma 1 dell'articolo 1 del decreto-legge con la norma contenuta nell'emendamento stesso.

È importante ricordare che, in attuazione dei principi sanciti dalla Corte costituzionale con la sentenza n. 27 del 24 gennaio 2005, il decreto-legge ha previsto la modifica del comma 2 dell'articolo 126-*bis* fissando una nuova sanzione per il proprietario del veicolo che, senza giustificato e documentato motivo, non comunica i dati della persona che si trovava alla guida al momento in cui è stata commessa la violazione.

La formulazione della nuova norma non appare completamente aderente alle norme costituzionali ed ai principi in materia di depenalizza-

zione che sanciscono la personalità della responsabilità per gli illeciti amministrativi e che erano stati richiamati dalla Corte costituzionale nella citata sentenza n. 27.

Peraltro, come affermato dalla stessa Corte, l'accoglimento della questione di illegittimità costituzionale della citata norma che prevedeva l'obbligo per il proprietario di comunicare chi era alla guida per violazione del principio di ragionevolezza non esclude che, nel caso in cui il proprietario ometta di comunicare i dati personali e della patente del conducente, possa trovare applicazione la sanzione pecuniaria di cui all'articolo 180, comma 8, del Codice della strada.

Alla luce di tale considerazione, la previsione di uno specifico obbligo di fornire le informazioni richieste e di una specifica sanzione per chi omette di fornirle da parte dell'articolo 126-*bis* appare assolutamente superflua.

Con la mia proposta emendativa si intende ricondurre la previsione della decurtazione di punti, di cui all'articolo 126-*bis*, alla disciplina generale dell'articolo 180 del Codice della strada, sancendo altresì il principio, in linea con quanto dichiarato dalla Corte costituzionale, che la decurtazione di punti è possibile solo quando il conducente è stato identificato al momento della violazione.

MENARDI, *relatore*. Signor Presidente, parte degli emendamenti presentati dalla Commissione è stata dichiarata inammissibile. Mi limito a ricordare che l'emendamento 1.5 è assorbito dall'emendamento 1.304 e che l'emendamento 1.6/1 attiene alla domanda dell'interessato per la riattribuzione dei punti eventualmente persi.

L'emendamento 1.6 della Commissione si riferisce all'identificazione del conducente responsabile della violazione e alla comunicazione per via telematica.

L'emendamento 1.7 (testo 2) del relatore è relativo al monitoraggio del punteggio e agli accertatori.

All'«emendamento 1.304 (testo 2) c'è un errore di *drafting*. Al primo capoverso, alla terza riga, dopo le parole: "i dati relativi", bisogna cancellare le parole "a tutte" e scrivere semplicemente "altre riattribuzioni"».

L'emendamento 1.100 della Commissione, che assorbe anche l'emendamento 1.306, si riferisce al divieto di sosta in seconda fila.

L'emendamento 1.400 prevede la sanzione per la doppia fila, mentre l'emendamento 1.0.1/1 (testo corretto), che va considerato insieme all'emendamento 1.0.1 della Commissione, è riferito ai carichi eccezionali di materiali, in particolare legati all'edilizia.

L'emendamento 1.0.2 della Commissione riguarda l'utilizzo dell'autovelox da parte della Forze di polizia, che deve essere coordinato dal prefetto.

L'emendamento 1.0.5 della Commissione concerne la possibilità da parte dei velocipedi di avere al seguito anche rimorchi per il trasporto di bambini o cose, in ogni caso con il possesso della necessaria omologazione.

L'emendamento 1.0.6 deve essere letto nella nuova formulazione, già trasmessa.

L'emendamento 1.0.7 si riferisce agli autoveicoli e ai semirimorchi adibiti al trasporto di persone o cose di massa complessiva superiore a 7,5 tonnellate.

L'emendamento 1.0.8 riguarda l'autorizzazione ed il contrassegno necessari ad individuare la persona che ne ha titolo, cosa che oggi non avviene.

L'emendamento 1.0. 306 del relatore è ritirato.

L'emendamento 1.0.307 si riferisce alla locazione senza conducente degli autoveicoli di massa complessiva a pieno carico superiore alle 6 tonnellate.

L'emendamento 1.0.13/1 riguarda tutti i velocipedi.

Do per illustrati i restanti emendamenti.

PRESIDENTE. Senatore Menardi, essendovi due emendamenti, l'1.7 (testo 2) e l'1.304 (testo 2), che in qualche modo sono alternativi, bisogna che il relatore dica per quale dei due opta; ovviamente, ciò determinerà la cassazione dell'altro.

MENARDI, *relatore*. Signor Presidente, manteniamo la formulazione dell'emendamento 1.304 (testo 2).

Per quanto concerne l'emendamento 1.12 della Commissione, esso è assorbito dall'emendamento 1.400.

PRESIDENTE. Pertanto, gli emendamenti 1.7 (testo 2) e 1.12 si intendono ritirati.

CHIRILLI (*FI*). Signor Presidente, nell'illustrare l'emendamento 1.305, vorrei ricordare al relatore ed al Governo l'importanza che i mezzi viaggino in condizioni di efficienza; non c'è alcuna regolamentazione e detrazione di punteggio per chi si muove con mezzi non funzionanti secondo le caratteristiche dovute. Mi riferisco, ad esempio, agli impianti frenanti, a quelli di illuminazione e di segnalazione, alle emissioni.

Nel momento stesso in cui ci si preoccupa delle auto in sosta in seconda fila o dei motocicli condotti dall'utente che magari guida con una mano sola e non con entrambe, mi sembrerebbe opportuno – e temo che il relatore ed il rappresentante del Governo esprimano parere contrario – prevedere una detrazione nel caso in cui il mezzo non sia efficiente; penso, ad esempio, agli pneumatici usurati. A mio avviso, le condizioni dei mezzi richiedono un'assoluta attenzione e quindi anche una detrazione dei punti dalla patente di guida.

ZANDA (*Mar-DL-U*). Signor Presidente, mi permetta, preliminarmente, di chiederle, che fine ha fatto l'emendamento 1.12 che non vedo nel fascicolo, pur essendo stato regolarmente presentato.

PRESIDENTE. L'emendamento 1.12 è stampato a pagina 10 del fascicolo, ma è stato testé ritirato dal relatore.

ZANDA (*Mar-DL-U*). Signor Presidente, chiedo allora di farlo mio, dal momento che era partito come emendamento a mia firma, approvato poi dalla Commissione.

PRESIDENTE. Ne prendiamo atto, senatore Zanda.

ZANDA (*Mar-DL-U*). Vorrei sottoporre all'attenzione della Presidenza del Senato il problema della improponibilità di molti emendamenti. Ritengo, infatti, importante determinare un criterio per stabilire quali siano gli emendamenti proponibili e quali invece siano improponibili. Faccio presente però che alcuni emendamenti a mia firma sono, *ratio materiae*, certamente connessi al tema della circolazione stradale, né più né meno di altri presentati.

In linea generale, se vogliamo essere severi, come è giusto che sia, il decreto-legge in esame avrebbe potuto essere emendato soltanto con riguardo al tema della patente a punti; al contrario, sono stati presentati emendamenti relativi a numerose altre questioni, alcuni dei quali dichiarati improponibili. In una legislatura in cui sono state avanzate proposte emendative totalmente estranee agli argomenti trattati, mi sembra veramente originale che vengano dichiarati improponibili emendamenti, in questo caso, pertinenti alla materia in discussione.

Nello specifico, gli emendamenti 1.9 e 1.12 intendono aumentare l'entità delle sanzioni pecuniarie per la sosta in doppia fila e per la violazione del divieto di circolazione nei centri storici laddove i Comuni lo dispongano, infrazioni al Codice della strada che, in qualche modo, stanno deturpando le nostre città e ci impediscono ormai di camminare.

Ricordo di essere stato testimone di una lieve e piccola esperienza romana nell'ambito dell'organizzazione del grande Giubileo, che, peraltro, si è tramutato in un certo successo organizzativo. In quella circostanza, interpellammo il più grande esperto europeo di circolazione stradale in città, il professor Winkler, il quale disse che se a Roma, così come in altre grandi città italiane, venisse osservato il Codice della strada, con particolare riferimento ai divieti di sosta e alla sosta in doppia fila, gran parte dei problemi di circolazione delle nostre città sarebbero risolti positivamente.

Sappiamo tutti che le sanzioni sono decisive per indurre all'osservanza delle norme del Codice stradale; è noto, infatti, che per numerosi automobilisti la sanzione, come oggi prevista, è del tutto irrilevante per il bilancio personale o per quello dell'azienda cui la vettura è intestata.

Richiamo, pertanto, l'attenzione dell'intera Aula sugli emendamenti 1.9 e 1.12, in particolare di quei colleghi che ben conoscono gli effetti concreti, pratici, quotidiani di tali infrazioni sulla circolazione stradale, affinché si dia il giusto rilievo alle sanzioni ivi previste per il benessere di tutti i cittadini e delle nostre città.

MORRA (*FI*). L'emendamento 1.0.14 intende dare valore di carta legale alle targhe dei ciclomotori e si propone di rafforzare la sicurezza della loro circolazione.

In subordine, mira a salvare la specificità e la potenzialità economica ed occupazionale dell'Istituto poligrafico dello Stato di Foggia.

CICOLANI (*FI*). Signor Presidente, ho presentato diversi emendamenti, ma illustrerò soltanto l'emendamento 1.0.330.

In questi giorni, anche sui giornali, c'è stato un grande dibattito sul tema relativo, in particolare, alle multe per eccesso di velocità, emesse da vari corpi di vigilanza nel Paese. Questo emendamento fa obbligo alla concessionaria ANAS Spa di rivedere, nei prossimi dodici mesi, il complesso della segnaletica sulla rete stradale, al fine di garantire una fluidità della circolazione stradale.

Anche questa mi pare la strada giusta per aiutare l'automobilista a non infrangere il Codice della strada. Abbiamo una segnaletica stradale molto spesso antiquata, vetusta, non più aggiornata all'attuale livello del nostro parco autoveicoli e credo quindi opportuna una revisione di tale segnaletica, ormai datata da alcuni decenni e che non tiene conto di miglioramenti apportati alla sede stradale.

L'emendamento, da ultimo, obbliga, in qualche modo, la stessa ANAS Spa a pianificare gli interventi sulla rete stradale, in funzione del miglioramento della fluidità della circolazione stessa. Esso non comporta alcuna spesa perché interviene sui comportamenti dell'ANAS e credo che vada, appunto, nella direzione della prevenzione delle infrazioni. In questo modo, aiutiamo sia il mondo degli automobilisti, sia in generale – sono convinto – la diminuzione dell'incidentalità stradale, aumentando quindi la sicurezza sulle strade.

FABRIS (*Misto-Pop-Udeur*). Signor Presidente, vorrei dire ai colleghi che stiamo affrontando un tema di grandissima rilevanza sociale. La settimana scorsa si è svolto il Salone internazionale della sicurezza stradale a Riva del Garda. L'ISTAT ha fornito i nuovi dati e ci ha comunicato che, entro domani mattina a quest'ora, 15 italiani moriranno – perché questa è la media quotidiana della mortalità sulle strade – e che di qui a un anno saranno più di 9.000 gli italiani che moriranno sulle strade. Inoltre, 300.000 saranno i feriti; 10.000 persone probabilmente passeranno, da qui a un anno, la loro vita in carrozzina a seguito di incidenti stradali. Avremo un costo sociale di 33 miliardi di euro (dati ISTAT comunicati la scorsa settimana).

Gli emendamenti che la Commissione ha vagliato e che oggi propone sono tutti importanti, come diceva il collega Cicolani, e trattano questioni che vanno dalla segnaletica ad altre. Vorrei su questo punto un po' di attenzione da parte dei colleghi. Mi consenta, signor Presidente: prima contestavo il non averla udita, non il fatto che i suoi giudizi fossero insindacabili; insindacabili sì, ma almeno udibili, questo era il concetto che le volevo esprimere.

Vorrei dire, adesso che ho la parola, al collega Ferrara, che ha redatto il parere, e alla 5<sup>a</sup> Commissione permanente tutta che sono anch'io indignato, come il senatore Zanda, per la leggerezza con cui la Commissione bilancio è intervenuta su questa materia. Come si fa a dire che temi che riguardano l'uso e la vendita delle bevande alcoliche in autostrada e sulle strade statali siano estranei ad un testo che reca misure urgenti in materia di guida dei veicoli e patente a punti? Come si fa a dirlo?

Vorrei – ma non lo vedo presente in Aula – poter discutere con il senatore Ferrara e sapere come faccia a giudicare inammissibile gli emendamenti riguardanti la vendita degli alcolici ai minori e soprattutto in autostrada e sulle strade statali. Trovo veramente indegno quello che ha combinato la Commissione bilancio questa mattina.

Mi pare che in questo caso agiscano più le *lobby* che i ragionamenti concreti. Avete proibito addirittura di indicare sulle confezioni dei medicinali i rischi che si corrono assumendoli quando si è alla guida di autoveicoli. Non capisco l'estraneità alla materia segnalata dalla 5<sup>a</sup> Commissione.

Vorrei pertanto che questo atteggiamento insindacabile – come ha detto il Presidente – ma anche assolutamente indecente tenuto stamattina dalla 5<sup>a</sup> Commissione, di cui non riesco a capire la logica, rimanesse a verbale. Trattandosi della vendita di alcolici in autostrada, non centra nulla il bilancio dello Stato. A fronte dei morti, dei feriti e dei costi sociali che gli incidenti comportano nel nostro Paese, avrei voluto che il senatore Ferrara e gli altri membri della Commissione avessero avuto un po' più di rispetto per i sopramenzionati morti e feriti e per un dramma sociale che non viene minimamente affrontato.

I miei emendamenti sono sostanzialmente in sintonia con quanto detto dai colleghi che mi hanno preceduto. In Commissione lavori pubblici su questa materia si è sempre fatto un lavoro serio e rigoroso, con grande soddisfazione e convergenza da parte di tutti, perché tutti sappiamo quanto essa sia delicata.

Ancora una volta, permettetemi di esprimere la mia personale censura per il comportamento che la 5<sup>a</sup> Commissione si è permessa di tenere questa mattina.

PRESIDENTE. Senatore Fabris, la 5<sup>a</sup> Commissione farà le sue considerazioni su quanto lei ha affermato.

PELLEGRINO (*UDC*). Signor Presidente, l'emendamento 1.0.17 è perfettamente in linea con quanto esposto dal senatore Morra a proposito dell'emendamento 1.0.14. Ribadisco quanto già espresso da quel collega e aggiungo una semplicissima considerazione.

Al di là della liberalizzazione, che ci trova certamente d'accordo, al fine di agevolare un servizio nei riguardi dell'utenza, con quest'emendamento riteniamo di rafforzare l'idea che il Poligrafico dello Stato, già titolare del marchio, possa da domani mattina iniziare a svolgere il proprio lavoro senza ulteriori lungaggini dovute ad un modo di agire che prevede

procedure complesse. Propongo, pertanto, di affidare questi lavori in *outsourcing*.

Mi appello alla sensibilità del relatore e del rappresentante del Governo affinché rivedano la loro posizione, in quanto si potrebbero creare disagi che ricadrebbero nella responsabilità di quest'Aula.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Signor Presidente, desidero illustrare i miei emendamenti sottolineando che essi si riferiscono sostanzialmente a quattro argomenti.

Il primo riguarda il recepimento della sentenza n. 27 del 2005 della Corte costituzionale, che si è espressa sul complesso e annoso problema della patente a punti con riferimento ai proprietari di autoveicoli per i quali non si riesca a identificare il guidatore incorso nella contravvenzione.

Il secondo argomento concerne, invece, la guida di ciclomotori con la configurazione di automobili, tecnicamente definiti quadricicli. Queste piccole automobili, che vediamo circolare dappertutto, sono un mezzo attraverso il quale coloro che non hanno la patente o hanno subito la sospensione della medesima possono continuare a circolare nelle strade urbane ed extraurbane con un veicolo del tutto simile ad un'automobile. Ho presentato, pertanto, un gruppo di emendamenti che cerca di regolare meglio la materia in modo da evitare di incorrere in tale abuso.

Il terzo argomento riguarda i problemi sorti con l'introduzione di una norma, approvata recentemente in Senato, in base alla quale per alcune contravvenzioni nelle quali incorrono i guidatori di motocicli si prevede la confisca del mezzo. A me questa norma sembra assolutamente illiberale ed eccessiva; pertanto, ho presentato un gruppo di emendamenti tendenti a far sì che, più che la confisca, si debba introdurre una sorta di fermo amministrativo per questi mezzi.

Il quarto argomento riguarda un problema estremamente delicato. Si stanno diffondendo sulle strade controlli dei limiti di velocità con mezzi automatici o con mezzi a distanza; il Codice prevede che questi controlli debbano essere preceduti, o comunque accompagnati, dalla segnalazione dei tratti stradali su cui li si esegue.

Dall'esperienza di ciascuno di noi si rileva che, in realtà, queste segnalazioni non esistono; inoltre, secondo me, dalla norma non si capisce esattamente quale sia l'obbligo cui debbono adempiere le pattuglie della Polizia della strada o dei Vigili urbani per eseguire tali segnalazioni.

Pertanto, con un gruppo di emendamenti cerco di intervenire sulla materia per evitare che il controllo dell'eccesso di velocità sia, in realtà, una specie di agguato fatto, in certi punti della strada, appositamente per far incorrere il guidatore in un tipo di comportamento senza preventive segnalazioni.

Devo sottolineare, per chiarezza, che sono stati presentati emendamenti simili ad alcuni dei miei, sia da parte della Commissione e del relatore, sia da parte di altri colleghi. Pertanto, sulla base dell'andamento dell'esame degli emendamenti, mi riservo di ritirarne alcuni.

PIANETTA (*FI*). Signor Presidente, un recente studio realizzato dall'Associazione dei costruttori europei di motocicli ha evidenziato la necessità di migliorare la sicurezza della circolazione dei veicoli a due ruote e dei motocicli, considerando che i motociclisti risultano tra gli utenti più vulnerabili della strada. La ricerca, infatti, evidenzia che in oltre il 9 per cento dei casi di incidenti molto gravi il casco non era stato indossato, o comunque era stato indossato non in modo ottimale.

Per porre fine a questo fenomeno, e soprattutto per prevenirlo, è utile incentivare l'utilizzo di caschi che impediscano l'accensione del motociclo se il casco stesso non risulti indossato correttamente. Questo è il fine e l'obiettivo dell'emendamento volto, appunto, ad evitare, prevenendo, che soprattutto i giovani non indossino opportunamente il casco.

### **Presidenza del vice presidente SALVI (ore 11,30)**

BOBBIO Luigi (*AN*). Signor Presidente, chiedo scusa ai colleghi, ma dovrò impiegare qualche minuto per illustrare un emendamento sul quale vorrei ancora una volta richiamare l'attenzione di tutti, come già accadde a luglio quando approvammo il testo dell'emendamento che riguardava la confisca dei motorini, con un voto favorevole da parte di tutti gli schieramenti politici.

Innanzitutto, vorrei proporre all'Aula una riformulazione del testo dell'emendamento 1.0.319, il quale dovrebbe prevedere, alla prima parte del primo capoverso, della norma richiamata dell'articolo 170 – che riguarda in gran parte le cosiddette guide pericolose – l'eliminazione del riferimento ad alcune specifiche ipotesi obiettivamente meno gravi sotto il profilo della sanzione per la violazione della norma stessa.

Inoltre, viene riformulato l'ultimo periodo dell'emendamento, nella parte in cui esso prevede la non sospensibilità del provvedimento. Il nuovo testo che propongo è il seguente: «Nei confronti del provvedimento di sequestro di cui al comma 1 non è ammessa la sospensione dell'esecuzione in sede giurisdizionale, ai sensi dell'articolo 21 della legge 6 dicembre 1971, n. 1034, e successive modificazioni, o dell'articolo 36 del regio decreto 17 agosto 1907, n. 642, se non previa denuncia di falso nei confronti degli ufficiali e agenti di polizia procedenti, presentata contestualmente all'atto contenente il ricorso e l'istanza di sospensione».

Prevedo inoltre l'aggiunta di un ultimo comma: «Le disposizioni di cui ai commi precedenti non si applicano nel caso di sequestro di motoveicolo che al momento del sequestro stesso sia già oggetto di furto o rapina».

Illustro molto rapidamente il perché di questo emendamento. Come rileveranno i colleghi che avranno la bontà di leggerlo (a cominciare dai relatori e dal rappresentante del Governo, del quale chiedo l'attenzione

visto che si tratta di una norma di particolare delicatezza), il testo dell'emendamento mira a prendere atto di una situazione obiettiva che si è venuta a creare.

Il testo originario della norma inserita nel provvedimento di luglio introduceva la misura della confisca; tale misura ha rivelato (questo è doveroso dirlo, da parte mia) una particolare efficacia a conseguire entrambi gli obiettivi che si prefigurava la norma: innanzitutto sotto il profilo della sicurezza della circolazione di coloro che siano utenti di veicoli a due ruote; e poi sotto il profilo della sicurezza pubblica, dal punto di vista dell'evidente collegamento con l'utilizzazione di motoveicoli per commettere delitti di rapina detti scippi.

Voglio fornire ai colleghi che già non ne fossero a conoscenza solo due dati: il primo è che gli incidenti mortali su motoveicoli sono otto volte maggiori di quelli che si verificano a bordo di autovetture; il secondo dato è che, raffrontando il periodo dal 22 agosto al 21 settembre 2004 e lo stesso periodo del 2005, primo mese di entrata in vigore della norma sulla confisca, le rapine dette scippi a Napoli sono diminuite del 60 per cento (lo sottolineo: 60 per cento in meno) e nella Provincia di Napoli (faccio riferimento a quest'area territoriale che è quella che più direttamente seguo) sono diminuiti del 50 per cento, quindi della metà in Provincia e di più della metà in città.

Ci rendiamo conto tutti della durezza della misura e del fatto che la nostra Nazione non soffre ovunque, in tutte le parti del territorio, gli stessi problemi; però la norma sulla confisca aveva la doppia valenza sia di rendere effettivo il precetto relativo a un dato di sicurezza, di incolumità personale dei conducenti dei motoveicoli, che riguarda tutto il territorio nazionale e del quale dovremmo essere tutti soddisfatti, sia di rendere più difficile la perpetrazione di determinati reati in determinate zone del Paese.

Questo risultato, peraltro, lo si è ottenuto non certo perché gli scippatori possono essere stati intimiditi dalla possibilità di vedersi confiscare il motoveicolo, ma perché, rendendo legale la generalità delle condotte dei cittadini perbene, che non si servono del motoveicolo per commettere reati, coloro che se ne servono per commettere reati appaiono visibili, non più confondibili con una generalità di cittadini che circola, oggi diversamente da ieri, con il rispetto delle regole riguardanti il numero delle persone a bordo dei ciclomotori e l'obbligo di indossare il casco; lo scippatore non può seguire questo metro di condotta e quindi appare più evidente: di qui la diminuzione degli scippi.

Ci rendiamo conto, però, che vi sono delle prospettazioni in termini di adeguatezza e che sullo sfondo si cominciano a delineare possibili interventi della Corte costituzionale, sul cui risultato però nessuno di noi è in grado correttamente di formulare anticipazioni risolutive, e vi sono taluni provvedimenti di sospensione assolutamente immotivati di alcuni giudici di pace.

Sulla base di queste considerazioni, avanzo una proposta emendativa e chiedo ai colleghi che hanno presentato altri emendamenti su questa ma-

teria di voler confluire sull'emendamento a mia firma, con quel voto trasversale che peraltro già registrammo nel mese di luglio su questa delicatissima materia.

Tenendo conto di un elementare dato di solidarietà nazionale e della necessità di continuare ad avere nel nostro sistema normativo, in questa materia, una normativa sanzionatoria tale da continuare ad avere quell'efficacia deterrente che comporta l'effettività del precetto in ragione della credibilità della sanzione, mi sono posto il problema di sostituire al provvedimento della confisca (norma estremamente valida sul piano della deterrenza, ma che, mi rendo conto, può dare luogo a momenti di perplessità, sia dal punto di vista del giudizio costituzionale che dell'applicazione concreta) il provvedimento del sequestro per un periodo di sei mesi, con multa da 1.000 a 5.000 euro a seconda del caso.

L'emendamento prevede altresì che il sequestro non venga operato con affidamento al proprietario (perché significherebbe un drammatico ritorno all'indietro verso una norma corredata da una sanzione assolutamente non credibile e che, quindi, svuoterebbe di efficacia il precetto), ma che venga effettuato con trasporto presso una ditta di custodia individuata ai sensi della normativa vigente. In questo modo, noi manterremo una credibilità del sistema sanzionatorio, eviteremo il provvedimento ablativo della proprietà, ma avremo un sequestro dotato di pari credibilità rispetto alla confisca.

Vorrei ricordare che il Ministro dell'interno si è già espresso in più circostanze, oltre ai Sindaci e ai Presidenti di Regione, anche di centro-sinistra, di molte parti d'Italia, in senso addirittura favorevole al mantenimento della confisca. Il sequestro ha comunque credibilità nel momento in cui è, per un periodo prefissato, non soggetto a valutazioni: sei mesi più la multa.

L'emendamento prevede altresì che, alla scadenza del periodo di sei mesi, il proprietario abbia dieci giorni di tempo per presentarsi, munito della prova dell'avvenuto pagamento della multa e delle spese di custodia e trasporto del mezzo, al luogo di custodia per ottenerne la restituzione.

Se ciò non dovesse accadere alla scadenza del decimo giorno, allora dimostrerà di non avere interesse al mezzo; il mezzo verrà confiscato e venduto e con quel provento si pagheranno le spese di custodia e trasporto.

Voglio aggiungere – poi lo dirò meglio in dichiarazione di voto – che la norma sulla non sospensibilità in via amministrativa non viene inventata in questo emendamento, ma trova un chiaro precedente nella legge 31 luglio 2005, n. 155, in materia di contrasto al terrorismo. Il Parlamento, quindi, ha già adottato una norma in questo senso; ma, come ho già detto, mi riservo di intervenire più approfonditamente in dichiarazione di voto. (*Applausi del senatore Bucciario. Congratulazioni.*)

PAGLIARULO (*Misto-Com*). Signor Presidente, il mio emendamento è analogo ad alcuni emendamenti presentati dal senatore Brutti, che ha

giustamente definito come illiberale la norma relativa alla confisca di ciclomotori o motocicli, prevista dalla legge.

Ho ascoltato con attenzione l'intervento del senatore Bobbio e mi pare che egli abbia implicitamente colto un elemento di illiberalità nella norma, quando propone di sostituire la confisca con il sequestro per un periodo di sei mesi, accompagnato da una multa molto consistente. Ciononostante, mi sembra che tale provvedimento continui a essere largamente sproporzionato rispetto alla violazione amministrativa da parte dell'utente della strada.

Sia chiaro che non è in discussione l'obiettivo finale così efficacemente descritto dal senatore Fabris, cioè la diminuzione dei morti e dei feriti per incidenti stradali. Questo è un dramma che deve rimanere come sfondo onnipresente del nostro lavoro. Mi sembra che il mezzo utilizzato (sia la confisca, sia il sequestro con le caratteristiche così forti espresse dal senatore Bobbio) sia sproporzionato oltre che sul piano giuridico anche sul piano pratico.

A proposito della confisca, infatti, vorrei sottolineare che la legge attuale prevede la stessa sanzione sia nel caso di violazioni del codice che riguardino la sicurezza da parte di utenti delle due ruote, sia nel caso in cui il mezzo sia stato utilizzato per commettere un reato.

Va da sé che l'equiparazione è incongrua, non essendo in alcun modo comparabile il comportamento di chi guida il ciclomotore con il casco slacciato con quello di chi lo utilizza come strumento logistico per effettuare una rapina. Mi permetto di aggiungere che questa equiparazione mi appare anche moralmente offensiva.

Se si rimane sul piano dell'effettiva pericolosità del comportamento dell'utente della strada, francamente noto delle discrepanze nelle sanzioni relative alle violazioni amministrative. Infatti, non sono previsti provvedimenti sanzionatori così gravi nei confronti di guidatori di autovetture, per esempio, in caso di analoghe o più gravi violazioni che mettano in pericolo la sicurezza.

Da ciò l'impressione di una incongruità nella sanzione e, se mi è consentito, quasi di una volontà punitiva che io trovo del tutto ingiustificata perché colpisce potenzialmente un'utenza vastissima e popolare, se è vero che gli utenti delle due ruote sono oltre 8 milioni e di oltre 8 milioni il numero di motoveicoli immatricolati.

Ricordo, inoltre, per quel che riguarda la confisca, che si tratta di una sanzione estrema e radicale, perché il soggetto perde la proprietà del mezzo. Si tratta, insomma, di un provvedimento emergenziale che, proprio per la sua gravità, sembra largamente sovradimensionato rispetto alla violazione amministrativa.

Sostituire la sanzione della confisca con quella del sequestro per trenta giorni (come abbiamo proposto in vari emendamenti, compreso uno del Governo) non diminuisce il valore dissuasivo del provvedimento: semplicemente sostituendo la confisca con un provvedimento molto incisivo, seppur meno pesante della confisca, come quello esposto dal senatore Bobbio, si evita una sanzione estrema, incongrua ed emergenziale.

D'altra parte, gli effetti pratici di questa legge hanno già determinato reazioni, nervosismi e proteste tra gli utenti delle due ruote e nelle associazioni dei consumatori, e mi risulta anche forti perplessità e problemi pratici per lo stivaggio dei moltissimi mezzi a due ruote confiscati.

Cambiare questo punto della legge mi sembra perciò opportuno e necessario, anche in base ad un altro aspetto che volevo affrontare: mi sembra che si presti attenzione (un'attenzione dovuta, peraltro) alle tante circostanze che mettono in pericolo la sicurezza del motociclista in base al comportamento dello stesso; non vedo, però, analoga attenzione da parte del legislatore alle altre circostanze che mettono in pericolo la sicurezza del motociclista, indipendentemente dai suoi comportamenti, cioè circostanze addebitabili a comportamenti di altri utenti della strada, alle condizioni del manto stradale, alla configurazione del *guardrail* e via dicendo.

In sostanza, vi è bisogno di una nuova attenzione alla sicurezza degli utenti delle due ruote che non si limiti – e tanto meno criminalizzi – alle violazioni che questi possono commettere, e guardi anche – specialmente in alcune circostanze – alle responsabilità esterne a tali utenti che, per il fatto stesso di viaggiare su due ruote, sono esposti a rischi maggiori. Dunque, ripeto, occorre una nuova attenzione nei confronti dei comportamenti pericolosi verso i motociclisti da parte di altri utenti della strada.

Per queste ragioni, invito a votare a favore dell'emendamento 1.0.322.

MONTALBANO (*DS-U*). Signor Presidente, intervengo per illustrare l'emendamento 1.0.325 (testo 2) e per esprimere alcune brevi valutazioni su un gruppo di proposte di modifica che toccano un tema molto delicato: l'utilizzo improprio degli strumenti di rilevazione degli eccessi di velocità, che per comodità definiamo «autovelox».

La discussione sul tema in questi giorni è stata particolarmente accesa ed è balzata agli onori della cronaca. Se n'è discusso anche in Commissione. In sostanza, si tratta dell'uso improprio dei mezzi tecnici di controllo del traffico che è invalso in seguito all'approvazione del decreto legislativo 20 giugno 2002, n. 121.

Il citato decreto autorizza, specificatamente al comma 1 dell'articolo 4, l'utilizzo sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali (quelle a quattro corsie con lo spartitraffico) dell'autovelox da parte di tutti gli organi di Polizia così definiti dall'articolo 12, comma 1, del Codice della strada. In altri termini, tutti possono intervenire e, nel caso specifico di cui al comma 1 dell'articolo 4 del citato decreto legislativo n. 121, non occorre nessuna autorizzazione, né alcun decreto prefettizio.

Il medesimo decreto, tuttavia, autorizza anche, in seguito all'individuazione di strade o tratti di strade da parte del prefetto, l'utilizzo degli autovelox anche nelle strade extraurbane secondarie e nelle strade urbane di scorrimento. Ciò significa che in tali strade, a seguito di un decreto del prefetto, si può installare un mezzo di controllo elettronico, che può avvenire in presenza o anche in assenza del personale di controllo, ancorché il dispositivo sia debitamente omologato.

Nel corso degli ultimi due anni è accaduto che molti comuni del Centro, del Nord e del Sud, prevalentemente piccoli, hanno utilizzato tale facoltà di controllo in una maniera che da più parti è stata definita impropria, dal momento che ha generato un fenomeno enorme. È stata giudicata tale, ad esempio, dall'Associazione consumatori, dal Codacons e da tante altre associazioni di settore.

Ciò perché – come rilevato dal «Corriere della Sera» la settimana scorsa – alcuni piccoli comuni (quelli con circa 3.000 abitanti, per intenderci) in seguito all'entrata in vigore del citato decreto legislativo n. 121, hanno fatto balzare le proprie entrate derivanti dai proventi delle contravvenzioni da 9.000 e 600.000 euro, ponendo in esame così non già una incisiva politica di intervento per la prevenzione degli incidenti e per la sicurezza del traffico stradale, bensì una manovra per fare cassa e soccorrere i bilanci comunali.

Voglio aprire e chiudere una piccola parentesi, colleghi della Commissione e vice ministro Tassone. Io sono fra quelli, indubbiamente non il primo, che ritengono che la stretta finanziaria sugli enti locali sia tra gli interventi più gravi che si stanno mettendo in atto, finanziaria dopo finanziaria e in modo accentuato con la finanziaria che andremo a discutere. Allo stesso modo, l'ammissione, seppur implicita, che i bilanci degli enti locali devono essere risanati ricorrendo impropriamente a un'accentuazione dei controlli, a volte non mirata alla prevenzione, va giudicata un fatto assai grave.

Per tale motivo, onorevole Presidente e onorevoli colleghi, mi pare necessario intervenire affinché questi fenomeni di uso improprio, che poi diventano un abuso, vengano circoscritti e limitati, soprattutto in riferimento ai poteri di controllo assegnati alle polizie municipali. Ciò significa che io concordo e ritengo giusta la valutazione della 5<sup>a</sup> Commissione, che riguarda un gruppo di emendamenti riferiti ai proventi e che utilizza la riduzione dei proventi ai Comuni per esercitare un'azione disincentivante.

Credo che la 5<sup>a</sup> Commissione abbia ragione e che, valutando quel tipo di emendamenti, abbia in qualche modo generalizzato: pertanto, ritengo che effettivamente questo gruppo di emendamenti, riferiti al flusso dei proventi che dallo Stato dovrebbe passare ai Comuni, non sia corretto e debba decadere.

Tuttavia, rimane il fenomeno dell'abuso e la possibilità, nelle maglie della legge, di introdurre controlli impropri. C'è l'esempio del Comune che si guarda bene dall'esercitare il controllo col mezzo tecnico della rilevazione nell'ambito del territorio comunale o vicino al centro urbano, perché lo svolge nelle strade extraurbane e secondarie, ovvero nelle strade statali. Si preferisce esercitare questo tipo di controlli lontano dal centro urbano, perché così si evita il rischio di perdere il consenso dei cittadini, quando poi ci si deve ricandidare.

Quindi, i controlli vengono esercitati soprattutto, per effetto di questo ragionamento, in tratti di strada molto lontani dai centri abitati. Mi sono permesso di proporre all'attenzione dell'Aula un emendamento che non interviene sui proventi, che lascia dunque i proventi agli enti locali qua-

lora le contravvenzioni vengano elevate dal personale della Regione, della Provincia o del Comune. Esso ne limita, invece, l'ambito di intervento in maniera più propria, cioè facendo riferimento alle strade, di qualunque classificazione esse siano, che ricadono nel perimetro urbano, cioè nei centri abitati, a quelle di accesso o di deflusso alle stesse e a tutte le strade comunali.

Questo mi sembra un modo per esercitare tali controlli in maniera più propria e più attinente alle funzioni e alle prerogative dei Corpi di polizia municipale e nello stesso tempo appare opportuno poiché impedisce un ricorso abnorme e che tutto sommato deroga ai principi della legge e del Codice della strada, che pur dobbiamo tenere presenti. Dobbiamo affermare il principio che con gli interventi di controllo non si fa cassa, ma si fa prevenzione per il Codice della strada.

Se così dovesse essere, ritengo che l'emendamento 1.0.325 (testo 2) debba essere considerato positivamente dall'Aula. Oltretutto, non mi pare di individuare in questo, al contrario degli altri emendamenti, rilievi che possano venire dalla 5<sup>a</sup> Commissione, perché tale emendamento non fa riferimento ai proventi. (*Applausi dal Gruppo DS-U e del senatore Calogero Sodano*).

SODANO Calogero (*UDC*). Bravo Montalbano!

PRESIDENTE. I restanti emendamenti si intendono illustrati.

TIRELLI (*LP*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TIRELLI (*LP*). Signor Presidente, ho chiesto di intervenire in quanto il senatore Bobbio ha illustrato una riformulazione del suo emendamento 1.0.319, che prevedeva la confisca, annunciando che questa sanzione verrebbe trasformata in un sequestro di durata prefissata.

Non so se sono nella condizione di poter avanzare una proposta, dal momento che non sono presentatore di altri emendamenti, ma penso che, se si dovesse procedere ad una riformulazione, essa dovrebbe essere nel senso di variare non la sanzione, ma chi può decidere sulla sanzione stessa.

Visto che l'emendamento 1.0.319 (testo 2) del senatore Bobbio tende a porre rimedio a situazioni di livello locale, anche se di un livello locale piuttosto elevato, il mio suggerimento sarebbe di prevedere che gli amministratori locali, o comunque le strutture periferiche dello Stato a livello locale, individuino la sanzione migliore.

PRESIDENTE. Senatore Tirelli, forse conviene approfondire l'argomento quando arriveremo all'esame dell'emendamento 1.0.319 (testo 2) presentato dal senatore Bobbio, anche perché il collega si è momentaneamente assentato.

Invito il relatore a pronunciarsi sugli emendamenti in esame.

MENARDI, *relatore*. Esprimo parere contrario sugli emendamenti 1.300 e 1.301.

Il parere è favorevole sull'emendamento 1.1, mentre è contrario sull'emendamento 1.2.

L'emendamento 1.3 della Commissione è assorbito dall'emendamento 1.302 del relatore, sul quale il parere è ovviamente favorevole.

Esprimo parere contrario sull'emendamento 1.4.

L'emendamento 1.5 della Commissione è assorbito dall'emendamento 1.304.

Formulo un invito al ritiro dell'emendamento 1.303; in caso contrario, il parere è contrario.

Esprimo parere favorevole sugli emendamenti 1.6/1 e 1.6.

L'emendamento 1.7 (testo corretto) è stato ritirato.

Esprimo parere favorevole sull'emendamento 1.304 (testo 2), mentre il parere è contrario sugli emendamenti 1.8, 1.200, 1.201, 1.202 e 1.203.

Esprimo parere favorevole sull'emendamento 1.305.

Chiedo l'accantonamento dell'emendamento 1.9.

Il parere è contrario sull'emendamento 1.204, mentre è favorevole sull'emendamento 1.100.

Esprimo parere favorevole sugli emendamenti 1.110 e 1.400 e ricordo che l'emendamento 1.12 è stato ritirato.

PRESIDENTE. Senatore Menardi, per economia dei lavori limiterei l'esame a questo gruppo di emendamenti prima di passare agli emendamenti aggiuntivi.

Invito il rappresentante del Governo a pronunciarsi sugli emendamenti in esame.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo concorda con il relatore e si riserva di dare un contributo in seguito.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.300.

### **Verifica del numero legale**

VALLONE (*Mar-DL-U*). Chiediamo la verifica del numero legale.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

*(La richiesta risulta appoggiata).*

Invito pertanto i senatori a far constatare la loro presenza mediante procedimento elettronico.

*(Segue la verifica del numero legale).*

Il Senato non è in numero legale.  
Suspendo la seduta per venti minuti.

*(La seduta, sospesa alle ore 12,03, è ripresa alle ore 12,23).*

### **Ripresa della discussione dei disegni di legge nn. 3596 e 2534**

PRESIDENTE. La seduta è ripresa.  
Passiamo nuovamente alla votazione dell'emendamento 1.300.

#### **Verifica del numero legale**

VALLONE (*Mar-DL-U*). Chiediamo la verifica del numero legale.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

*(La richiesta risulta appoggiata).*

Invito pertanto i senatori a far constatare la loro presenza mediante procedimento elettronico.

*(Segue la verifica del numero legale).*

Il Senato non è in numero legale.  
Suspendo la seduta per venti minuti.

*(La seduta, sospesa alle ore 12,24, è ripresa alle ore 12,44).*

### **Ripresa della discussione dei disegni di legge nn. 3596 e 2534**

PRESIDENTE. Riprendiamo i nostri lavori.  
Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.300.

#### **Verifica del numero legale**

VALLONE (*Mar-DL-U*). Chiediamo la verifica del numero legale.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

*(La richiesta risulta appoggiata).*

Invito pertanto i senatori a far constatare la loro presenza mediante procedimento elettronico.

*(Segue la verifica del numero legale).*

Il Senato non è in numero legale.

Data l'ora, rinvio il seguito della discussione dei disegni di legge in titolo ad altra seduta.

### **Sui lavori del Senato**

PRESIDENTE. Colleghi, come già comunicato ai Gruppi per le vie brevi, l'ordine del giorno della seduta di domani è integrato con l'intervento, alle ore 11,15, del Ministro dell'interno, che renderà comunicazioni sull'omicidio del Vice presidente del Consiglio regionale della Calabria e sull'ordine pubblico nella Regione.

I Gruppi potranno intervenire con un oratore ciascuno per cinque minuti, mentre dieci minuti sono a disposizione del Gruppo Misto.

### **Mozioni, interpellanze e interrogazioni, annunzio**

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

Ricordo che il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi, alle ore 17, con lo stesso ordine del giorno.

La seduta è tolta (*ore 12,46*).

Allegato A

## DISEGNO DI LEGGE

**Conversione in legge del decreto-legge 21 settembre 2005, n. 184,  
recante misure urgenti in materia di guida dei veicoli e patente a punti  
(3596)**

## ORDINE DEL GIORNO

**G1**

LA COMMISSIONE

**Non posto in votazione (\*)**

Il Senato,

in sede d'esame del disegno di legge «Conversione in legge del decreto-legge 21 settembre 2005, n. 184, recante misure urgenti in materia di guida dei veicoli e patente a punti»

premessi che:

il D.Lgs. 30-4-1992 n. 285 «Nuovo codice della strada» all'articolo 23 «Pubblicità sulle strade e sui veicoli» dispone che è consentita la pubblicità mediante scritte o insegne pubblicitarie rifrangenti nei limiti e alle condizioni stabiliti dal regolamento, purché sia escluso ogni rischio di abbagliamento o di distrazione dell'attenzione nella guida per i conducenti degli altri veicoli;

il D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495 «Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada», all'articolo 57, comma 2 prevede che la pubblicità non luminosa per conto terzi è consentita sui veicoli adibiti al trasporto di linea e non di linea alle seguenti condizioni:

- a) che non sia realizzata mediante messaggi variabili;
- b) che non sia esposta sulla parte anteriore del veicolo;
- c) che sulle altre parti del veicolo sia posizionata, rispetto ai dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione ed alle targhe, in modo tale da non ridurre la visibilità e la percettibilità degli stessi;
- d) che sia contenuta entro forme geometriche regolari;
- e) che, se realizzata mediante pannelli aggiuntivi, gli stessi non sporgano di oltre 3 cm rispetto alla superficie sulla quale sono applicati;

lo stesso articolo del Regolamento, al comma 3 prevede, tra l'altro, che «La pubblicità non luminosa per conto terzi è consentita sui veicoli adibiti al servizio taxi unicamente se effettuata mediante scritte con caratteri alfanumerici, abbinati a marchi e simboli»;

considerato che:

appare del tutto ingiustificata la previsione del Regolamento di limitare, nel caso dei taxi, la possibilità di fare pubblicità sui veicoli solo qualora si tratti dell'utilizzo di «scritte con caratteri alfanumerici, abbinati a marchi e simboli», quando per i mezzi di trasporto di linea tale vincolo non sussiste;

appare incongruo subordinare la pubblicità sui veicoli, sempre che siano rispettati gli standard di sicurezza stabiliti dal regolamento, alla tipologia di un'immagine con determinati requisiti (caratteri alfanumerici, abbinati a marchi e simboli);

l'applicazione di tale norma si presta a scelte discrezionali da parte delle Amministrazioni preposte al rilascio delle autorizzazioni per la pubblicità sui veicoli adibiti al servizio di taxi, ingenerando così confusione e disparità di trattamento,

impegna il Governo:

a modificare il comma 3 dell'articolo 57 del regolamento al fine di garantire parità di trattamento tra le diverse categorie, eliminando il vincolo dell'utilizzo dei «caratteri alfanumerici, abbinati a marchi e simboli».

---

(\*) Accolto dal Governo.

---

## ARTICOLO 1 DEL DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE

### Art. 1.

1. È convertito in legge il decreto-legge 21 settembre 2005, n. 184, recante misure urgenti in materia di guida dei veicoli e patente a punti.

2. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

## ARTICOLO 1 DEL DECRETO-LEGGE

### Articolo 1.

1. All'articolo 126-*bis*, comma 2, del Nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modifica-

zioni, di seguito indicato: «decreto legislativo n. 285 del 1992», sono apportate le seguenti modifiche:

a) il quarto periodo è sostituito dal seguente: «La comunicazione deve essere effettuata a carico del conducente quale responsabile della violazione; nel caso di mancata identificazione di questo, il proprietario del veicolo, ovvero altro obbligato in solido ai sensi dell'articolo 196, deve fornire all'organo di polizia che procede, entro sessanta giorni dalla data di notifica del verbale di contestazione, i dati personali e della patente del conducente al momento della commessa violazione»;

b) il sesto periodo è sostituito dal seguente: «Il proprietario del veicolo, ovvero altro obbligato in solido ai sensi dell'articolo 196, sia esso persona fisica o giuridica, che omette, senza giustificato e documentato motivo, di fornirli è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 250 a euro 1.000.»;

2. Il punteggio decurtato dalla patente di guida del proprietario del veicolo, ai sensi dell'articolo 126-*bis*, comma 2, del decreto legislativo n. 285 del 1992, qualora non sia stato identificato il conducente responsabile della violazione, è riattribuito, previa istanza da parte dell'interessato, al titolare della patente medesima. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, da adottarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono stabilite le procedure per la riattribuzione. Fatti salvi gli effetti degli esami di revisione già sostenuti, perdono efficacia i provvedimenti di cui al comma 6 del citato articolo 126-*bis*, adottati a seguito di perdita totale del punteggio, cui abbia contribuito la decurtazione dei punti da riattribuirsi a norma del presente comma.

## EMENDAMENTI

### 1.300

BOSCETTO

*Sostituire il comma 1 con il seguente:*

«1. L'articolo 126-*bis*, comma 2, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

"Art. 126-*bis*. – 2. L'organo da cui dipende l'agente che ha accertato la violazione che comporta la perdita di punteggio, ne dà notizia, entro trenta giorni dalla definizione della contestazione effettuata, all'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida. La contestazione si intende definita quando sia avvenuto il pagamento della sanzione amministrativa pecuniaria o siano conclusi i procedimenti dei ricorsi amministrativi e giurisdizionali ammessi ovvero siano decorsi i termini per la proposizione dei medesimi. Il predetto termine di trenta giorni decorre dalla conoscenza da parte dell'organo di polizia dell'avvenuto pagamento della sanzione, della sca-

denza del termine per la proposizione dei ricorsi, ovvero dalla conoscenza dell'esito dei ricorsi medesimi. La comunicazione al Dipartimento per i trasporti terrestri avviene per via telematica e deve essere effettuata a carico del conducente quale responsabile della violazione"».

---

**1.301**

VERALDI

*Al comma 1, prima della lettera a), anteporre la seguente:*

«0a) al primo periodo, dopo la parola: "entro" inserire le seguenti: "il termine perentorio" e dopo le parole: "degli abilitati alla guida" inserire le seguenti: "; il decorso di detto termine senza che la notizia sia stata ancora data annulla la decurtazione"».

---

**1.1**

LA COMMISSIONE

*Al comma 1, lettera a), sopprimere le parole: «e della patente».*

---

**1.2**DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, DE ZULUETA, RIPAMONTI,  
TURRONI, ZANCAN

*Al comma 1, sopprimere il capoverso «b)».*

---

**1.3**

LA COMMISSIONE

*Al comma 1, lettera b), sostituire le parole: «da euro 250 a euro 1.000.» con le seguenti: «da euro 500 a euro 2.500.».*

---

**1.302**

IL RELATORE

*Al comma 1, lettera b), sostituire le parole: «da euro 250 a euro 1.000.» con le seguenti: «da euro 500 a euro 2.000.».*

---

**1.4**

DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, DE ZULUETA, RIPAMONTI, TURRONI, ZANCAN

*Al comma 1, lettera b), dopo le parole: «euro 1.000» aggiungere il seguente periodo: «e alla sanzione amministrativa accessoria del fermo amministrativo da quindici giorni ad un mese.».*

---

**1.5**

LA COMMISSIONE

*Al comma 1, dopo la lettera b) inserire la seguente:*

«*b-bis* Al comma 4 dell'articolo 126-*bis* del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato ed integrato, nel primo, secondo e quarto periodo, dopo la frase "corsi di aggiornamento," aggiungere quanto segue: ", miglioramento e riabilitazione del guidatore".

Nel terzo periodo, del medesimo comma, dopo le parole: «l'attestato di frequenza» aggiungere la seguente parola: «profittevole».

Nel quarto periodo, dopo la parola: «autorizzazione» aggiungere: «e del suo rinnovo».

*Conseguentemente, all'alinea sopprimere le seguenti parole: « comma 2,», alle lettere a) e b) dopo la parola: «periodo» inserire le seguenti: «del comma 2».*

---

**1.303**

VERALDI

*Dopo il comma 1, inserire i seguenti commi:*

«*1-bis*). All'articolo 126-*bis*, comma 3, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni, il primo periodo è sostituito dal seguente: "Ogni variazione di punteggio deve essere singolarmente e perentoriamente comunicata agli interessati dall'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida entro quindici giorni dalla comunicazione di cui all'ultimo periodo del comma 2; in caso di mancanza o ritardo della comunicazione di variazione la decurtazione è annullata".

*1-ter*). All'articolo 126-*bis*, comma 4, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni, al primo periodo, le parole "e, purché il punteggio non sia esaurito", sono sostituite dalle seguenti: "purché il punteggio non sia esaurito e, nel caso in cui la violazione non sia stata impugnata, non siano trascorsi più di sei mesi dall'accertamento della stessa"».

---

**1.6/1**

IL RELATORE

*All'emendamento 1.6, aggiungere in fine, il seguente periodo: «La riattribuzione è effettuata su domanda dell'interessato rivolta al suddetto organo di polizia».*

---

**1.6**

LA COMMISSIONE

*Al comma 2, il primo e il secondo periodo sono sostituiti dal seguente:*

«Qualora non sia stato identificato il conducente responsabile della violazione, il punteggio decurtato dalla patente di guida del proprietario del veicolo, ai sensi dell'articolo 126-*bis*, comma 2, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è riattribuito, al titolare della patente medesima, previa verifica e comunicazione in via telematica al CED del Dipartimento per i trasporti terrestri da parte dell'organo di polizia alle cui dipendenze opera l'agente accertatore.».

---

**1.7 (testo corretto)**

LA COMMISSIONE

**V. testo 2**

*Al comma 2, dopo il secondo periodo inserire il seguente:*

«Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, da adottarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è disciplinata la registrazione dei dati relativi alle riattribuzioni dei punti e delle patenti in un'apposita sezione dell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida, comprendendovi le autoscuole e gli altri soggetti pubblici o privati autorizzati ai sensi del comma 4 dell'articolo 126-*bis* del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, allo scopo di monitorare e valutare l'efficacia riabilitativa dei corsi, e l'efficacia dei rispettivi erogatori; per scopi convergenti, una seconda sezione della predetta anagrafe registra gli accertamenti di cui al comma 6, ed i relativi accertatori i quali, per migliorare le derivanti recidive, possono richiedere che un corso preceda l'accertamento finale.».

---

**1.7 (testo 2)**

LA COMMISSIONE

**Ritirato**

*Al comma 2, dopo il secondo periodo inserire il seguente:*

«Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, da adottarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è disciplinata, senza nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato, la registrazione dei dati relativi alle riattribuzioni dei punti e delle patenti in un'apposita sezione dell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida, comprendendovi le autoscuole e gli altri soggetti pubblici o privati autorizzati ai sensi del comma 4 dell'articolo 126-*bis* del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, allo scopo di monitorare e valutare l'efficacia riabilitativa dei corsi, e l'efficacia dei rispettivi erogatori; per scopi convergenti, una seconda sezione della predetta anagrafe registra gli accertamenti di cui al comma 6, ed i relativi accertatori i quali, per migliorare le derivanti recidive, possono richiedere che un corso preceda l'accertamento finale.».

---

**1.304**

IL RELATORE

**V. testo 2**

*Al comma 2, dopo il secondo periodo inserire il seguente:*

«Allo scopo di monitorare e valutare l'efficacia riabilitativa dei corsi e l'efficacia dei rispettivi erogatori, nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida sono registrati i dati relativi a tutte le altre riattribuzioni dei punti e delle patenti, comprendendovi anche le autoscuole e gli altri soggetti pubblici o privati autorizzati ai sensi del comma 4 dell'articolo 126-*bis* del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285; per le medesime finalità sono altresì registrati gli accertamenti di cui al comma 6 dello stesso articolo 126-*bis*, ed i relativi accertatori. Nell'ipotesi di recidiva della perdita totale del punteggio, il titolare della patente, prima di sottoporsi alla revisione, deve frequentare un corso erogato da uno dei soggetti di cui al comma 4».

---

**1.304 (testo 2)**

IL RELATORE

*Al comma 2, dopo il secondo periodo inserire il seguente:*

«Allo scopo di monitorare e valutare l'efficacia riabilitativa dei corsi e l'efficacia dei rispettivi erogatori, nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida, senza nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato, sono

registrati i dati relativi alle altre riattribuzioni dei punti e delle patenti, comprendendovi anche le autoscuole e gli altri soggetti pubblici o privati autorizzati ai sensi del comma 4 dell'articolo 126-*bis* del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285; per le medesime finalità sono altresì registrati gli accertamenti di cui al comma 6 dello stesso articolo 126-*bis*, ed i relativi accertatori. Nell'ipotesi di recidiva della perdita totale del punteggio, il titolare della patente, prima di sottoporsi alla revisione, deve frequentare un corso erogato da uno dei soggetti di cui al comma 4».

---

**1.8**

MUGNAI

*Dopo il comma 2, è aggiunto il seguente:*

«2-*bis*. All'articolo 126-*bis*, comma 1-*bis* del decreto legislativo n. 285 del 1992, le parole: "quindici punti", sono sostituite con le seguenti: "dodici punti".

---

**1.200**

MUGNAI

*Dopo il comma 2, inserire il seguente:*

«2-*bis*. All'articolo 126-*bis*. (*patente a punti*) al comma 1, sostituire le parole: "20 punti" con le parole "80 punti"».

---

**1.201**

MUGNAI

*Dopo il comma 2, inserire il seguente:*

«2-*bis*. All'articolo 126-*bis*. (*patente a punti*) al comma 1, sostituire le parole: "20 punti" con le parole "60 punti"».

---

**1.202**

MUGNAI

*Dopo il comma 2, inserire il seguente:*

«2-*bis*. All'articolo 126-*bis*. (*patente a punti*) al comma 1, sostituire le parole: "20 punti" con le seguenti: "30 punti"».

---

**1.203**

MUGNAI

*Dopo il comma 2, inserire il seguente:*

«2-bis. All'articolo 126-bis, alla tabella dei punteggi previsti appor-tare le seguenti modifiche:

a) alla norma violata di cui all'articolo 142, comma 9, sostituire: "punti 10" con: "punti 5";

b) alla norma violata di cui all'articolo 143, comma 13, con rife-rimento al comma 5, sostituire: "punti 4" con: "punti 2";

c) alla norma violata di cui all'articolo 149, comma 4, (mancato rispetto della distanza di sicurezza), specificare: "in caso di incidente";

d) alla norma violata di cui all'articolo 153, sopprimere il comma 11 e il relativo punteggio».

---

**1.305**

CHIRILLI

*Dopo il comma 2, aggiungere il seguente:*

«2-bis. La tabella dei punteggi previsti all'articolo 126-bis è così in-tegrata:

Art. 79, comma 43 punti».

---

**1.9**

ZANDA

*Dopo il comma 2, inserire i seguenti:*

«2-bis. Il comma 13 dell'articolo 7 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

"13. Chiunque non ottemperi ai provvedimenti di sospensione o di-vieto della circolazione o violi gli altri obblighi, divieti o limitazioni pre-visti nel presente articolo, è soggetto alla sanzione amministrativa pecu-niaria del pagamento di una somma da euro 250 a euro 500 e alla san-zione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi".

2-ter. Il comma 14 dell'articolo 7 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni è abrogato».

---

**1.204**

MUGNAI

*Dopo il comma 2, inserire il seguente:*

«2-bis. Per la violazione di cui all'articolo 142, comma 9, del Codice della strada, è prevista, ai sensi dell'articolo 126-bis, comma 2, del decreto legislativo n. 285 del 1992, la decurtazione di cinque punti dalla patente di guida del proprietario del veicolo, ovvero del conducente dello stesso».

---

**1.100**

LA COMMISSIONE

*Dopo il comma 2, inserire il seguente:*

«2-bis. Il comma 2, lettera c), dell'articolo 158 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni è sostituito dal seguente:

"c) in seconda fila e comunque in modo da intralciare la circolazione."».

---

**1.306**

ZANDA

*Dopo il comma 2, inserire il seguente:*

«2-bis. Il comma 2, lettera c), dell'articolo 158 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni è sostituito dal seguente:

"c) in seconda fila e comunque in modo da intralciare la circolazione."».

---

**1.110**

ZANDA

*Dopo il comma 2, inserire il seguente:*

«2-bis. Al comma 1 dell'articolo 158 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni, dopo la lettera h) è aggiunta la seguente:

"h-bis) in seconda fila e comunque in modo da intralciare la circolazione."».

*Conseguentemente, al secondo comma, sopprimere la lettera c).*

---

**1.400**

IL RELATORE

*Dopo il comma 2, inserire il seguente:*

«2-bis. Dopo il comma 5 dell'articolo 158 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni è aggiunto il seguente:

"5-bis) Chiunque viola le disposizioni di cui alle lettere *c* ed *n*) del comma 2 è soggetto alla sanzione amministrativa da euro 80 a euro 320"».

---

**1.12**

LA COMMISSIONE

**Ritirato dal Relatore, è fatto proprio dal senatore Zanda**

*Dopo il comma 2, inserire il seguente:*

«2-bis. Dopo il comma 5 dell'articolo 158 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni è aggiunto il seguente:

"5-bis) Chiunque viola le disposizioni di cui alle lettere *c*) ed *n*) del comma 2 è soggetto alla sanzione amministrativa da euro 120 a euro 250"».

---

**EMENDAMENTI TENDENTI AD INSERIRE ARTICOLI AGGIUNTIVI  
DOPO L'ARTICOLO 1****1.0.300**DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, DE ZULUETA, RIPAMONTI,  
TURRONI, ZANCAN

*Dopo l'articolo 1, inserire i seguenti:*

«Art. 1-bis.

1. L'articolo 7 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

"Art. 7. – (*Regolamentazione della circolazione nei centri abitati*). –

1. Nei centri abitati i Comuni con ordinanza del sindaco possono, ai sensi dell'articolo 54, comma 2, del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267:

a) adottare i provvedimenti previsti dall'articolo 6, commi 1 e 2;

b) limitare o vietare la circolazione di tutte o di alcune categorie di veicoli ai sensi dell'articolo 3 della legge 4 novembre 1997, n. 413 e del

regolamento approvato con decreto ministeriale 21 aprile 1999, n. 163 e successive modificazioni ed integrazioni, nonché delle direttive ministeriali e della Regione;

*c)* adottare i provvedimenti di cui all'articolo 4, commi 1, ultimo periodo, e 2, del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, in legge 1° agosto 2002, n. 168, per le strade all'interno dei centri abitati e per le altre strade comunali;

*d)* emanare le direttive per l'adozione delle ordinanze previste al comma 2, lettera *b)*, n. 12), previa intesa con i soggetti interessati;

## 2. I Comuni possono inoltre:

*a)* con delibera della giunta comunale:

1) stabilire le aree di sosta e i parcheggi, anche diversificata per categoria di veicoli, libera, limitata o regolamentata, a titolo oneroso o gratuito. Tali aree di sosta e parcheggi possono essere gestiti direttamente, in concessione o in affidamento. Il pagamento nelle aree di sosta, ove previsto, è limitato nei giorni feriali dalle 8.00 alle 20.00, salvo la possibilità di determinare orari, giorni e periodi diversi, per ragioni territoriali, di afflusso di traffico o per motivate esigenze locali;

2) fissare i corrispettivi dovuti al Comune o al soggetto concessionario o affidatario del servizio di gestione. Per corrispettivo si intende il pagamento di una somma in ragione del tempo, del periodo, del tipo di veicolo, delle modalità di riscossione o di altro elemento differenziale, da applicarsi nei confronti degli utenti che utilizzano l'area di sosta o il parcheggio, finalizzato a favorire la rotazione della sosta dei veicoli;

3) stabilire le modalità e i dispositivi di controllo di durata della sosta e di riscossione dei corrispettivi;

4) individuare i parcheggi attrezzati da riservare alla sosta delle autocaravan di cui all'articolo 185, fissandone le condizioni, la durata e gli eventuali corrispettivi;

5) riservare strade, tratti di esse o corsie, alla circolazione dei veicoli adibiti ai servizi pubblici di trasporto nonché ai servizi di trasporto complementari o integrativi al trasporto pubblico locale di cui al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, al fine di favorire la mobilità urbana;

6) approvare piani per la razionalizzazione della circolazione dei veicoli destinati alla distribuzione delle merci nelle aree urbane in modo da assicurare i necessari servizi di trasporto merci, minimizzando il numero dei veicoli a ciò necessari, razionalizzandone l'esercizio e riducendo l'inquinamento atmosferico. A tal fine con il piano sono individuate le zone o le strade costituenti itinerario su cui possono essere effettuati il transito e la sosta dei veicoli destinati al trasporto di cose per effettuare operazioni di carico e scarico. Nello stesso piano possono essere fissati giorni e orari di svolgimento delle attività di trasporto delle merci, ivi comprese quelle effettuate con veicoli di massa complessiva inferiore a 6 t, assoggettandole al pagamento di un corrispettivo e predisponendo apposita segnaletica di instradamento;

7) provvedere, anche mediante la revisione delle aree di sosta e dei parcheggi esistenti, a reperire in maniera più razionale spazi per la sosta dei motocicli, dei ciclomotori, dei velocipedi e dei veicoli ad emissione zero, stabilendo anche particolari forme di agevolazioni tariffarie e modalità di pagamento;

8) stabilire, conformemente alle previsioni del piano urbano del traffico o dei programmi di interventi per la sicurezza stradale adottati ai sensi dell'articolo 36, le strade o i tratti di esse dove è possibile installare sistemi di controllo telematico a distanza della circolazione e di rilevamento delle violazioni con apparecchiature omologate secondo le norme previste nel regolamento;

b) con ordinanza dirigenziale:

9) adottare i provvedimenti previsti dall'articolo 6, comma 4, eccetto quelli di cui alle lettere c) e d);

10) stabilire la precedenza su determinate strade o tratti di esse, ovvero in una determinata intersezione, quando la intensità o la sicurezza del traffico lo richiedano, prescrivere ai conducenti, prima di immettersi su una determinata strada, l'obbligo di arrestarsi all'intersezione e di dare la precedenza a chi circola su quest'ultima;

11) riservare limitati spazi alla sosta dei veicoli degli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, dei vigili del fuoco, dei servizi di soccorso sanitario, delle delegazioni diplomatiche accreditate, secondo i criteri che saranno definiti nel regolamento, di determinate utenze per esigenze di pubblico interesse o svolgenti servizi pubblici primari riconosciuti dal Comune stesso, limitatamente allo svolgimento del servizio di emergenza, nonché di quelli adibiti al servizio di persone con limitata deambulazione o impedita capacità motoria, muniti del contrassegno speciale, ovvero ai servizi di linea per lo stazionamento ai capolinea, ai taxi e ai servizi di trasporto complementari o integrativi al trasporto pubblico locale, di cui al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, ai servizi di *car sharing* di cui al decreto del Ministro dell'ambiente del 29 marzo 1998, per il servizio di noleggio senza conducente e per quello di *parking valet*, nonché per la sosta operativa di carico e scarico davanti ad alberghi o esercizi similari;

12) stabilire la disciplina del transito e della sosta nelle aree non di proprietà comunale e in quelle private aperte all'uso pubblico di interesse per la mobilità urbana realizzati conformemente agli strumenti urbanistico-edilizi, quali parchi, autoporti, università, ospedali, mercati e supermercati, impianti sportivi od ad uso ludico, parcheggi in strutture o in superficie aperti al pubblico, ivi compresi quelli destinati al servizio di strutture ricettive, commerciali, di trasporto od economico-produttive;

13) stabilire orari e riservare aree per il transito e la sosta dei veicoli destinati al trasporto di cose, per le operazioni di carico e scarico;

14) prevedere l'installazione di dissuasori per l'accesso o per la sosta al fine di assicurare maggiore sicurezza e il più razionale utilizzo degli spazi destinati ai diversi utenti della strada;

15) adottare tutti gli altri provvedimenti comunque afferenti la disciplina della circolazione o della sosta ai fini della sicurezza e scorrevolezza del traffico;

16) adottare i provvedimenti attuativi del Piano urbano del traffico e del Programma di interventi per la sicurezza stradale, salvo quelli di competenza della giunta.

3. Per i tratti di strade non comunali che attraversano centri abitati, i provvedimenti indicati nell'articolo 6, commi 1 e 2, sono di competenza del prefetto e quelli indicati nello stesso articolo, comma 4, lettera *a*), sono di competenza dell'ente proprietario della strada. Tutti gli altri provvedimenti sono di competenza del Comune, che li adotta a norma del comma 2, sentito il parere dell'ente proprietario della strada che deve essere espresso entro trenta giorni dalla richiesta; trascorso tale termine il parere si intende dato favorevolmente. Per i provvedimenti d'urgenza o di durata temporanea, comunque fino a trenta giorni, il parere non è obbligatorio, fermo restando l'obbligo di darne comunicazione all'ente proprietario e la facoltà di quest'ultimo di formulare le proprie osservazioni.

4. Nel caso di sospensione della circolazione per motivi di sicurezza pubblica o di sicurezza della circolazione o per esigenze di carattere militare, ovvero laddove siano stati stabiliti obblighi, divieti o limitazioni di carattere temporaneo o permanente, possono essere accordati, per accertate necessità, permessi subordinati a speciali condizioni e cautele. Nei casi in cui sia stata vietata o limitata la sosta, possono essere accordati permessi subordinati a speciali condizioni e cautele ai veicoli riservati a servizi di polizia e a quelli utilizzati da coloro che esercitano la professione sanitaria, nell'espletamento delle proprie mansioni, nonché dalle persone con limitata o impedita capacità motoria, muniti del contrassegno speciale.

5. I divieti di sosta sulle strade urbane sono imposti di norma dalle ore 8.00 alle ore 20.00, salvo che, per esigenze di sicurezza o di scorrevolezza della circolazione, venga prevista durata diversa indicata sul relativo pannello integrativo del segnale.

6. Le caratteristiche, le modalità costruttive, la procedura di omologazione e i criteri di installazione e di manutenzione dei dispositivi di controllo di durata della sosta e di riscossione dei corrispettivi sono stabiliti nel regolamento. Con direttiva del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da emanarsi entro 60 giorni sentita l'ANCI, sono stabilite le caratteristiche dei segnali stradali da utilizzare per la regolamentazione e la limitazione della sosta nelle aree e nei parcheggi tariffati ai sensi del comma 2, lettera *a*), n. 1).

7. Le strutture di parcheggio devono essere realizzate in sito autonomo facente parte della strada e comunque non interferenti con le parti di essa destinate allo scorrimento dei veicoli o al transito dei pedoni. Le aree di sosta, comunque limitate o regolamentate, devono essere realizzate fuori dalla carreggiata e in modo che i veicoli in sosta non costituiscano impedimento o limitazione alla circolazione dei pedoni e dei veicoli.

8. I proventi delle aree di sosta e dei parcheggi a pagamento, in quanto spettanti al Comune, sono destinati all'allestimento e alla gestione di aree di sosta, nonché alla costruzione e gestione di parcheggi in superficie, sopraelevati o sotterranei, e al loro miglioramento, da realizzare anche con il concorso di altri fondi dei Comuni e, mediante apposita convenzione, dei privati. I proventi eventualmente eccedenti sono destinati ad altri interventi per migliorare la mobilità urbana.

9. La sosta a pagamento su strada e nei parcheggi in struttura o in superficie, ivi compresi quelli privati aperti all'uso pubblico, si intende senza custodia del veicolo ancorché gestita direttamente dal Comune o da soggetto concessionario o affidatario. La gestione diretta, in concessione o in affidamento della sosta, all'interno dei parcheggi in struttura o in superficie, non è considerato ad ogni effetto attività di autorimessa. Qualora il Comune disponga l'installazione dei dispositivi di controllo di durata della sosta a pagamento, su parte della stessa area o su altra area nelle immediate vicinanze, deve essere riservata una adeguata area di sosta senza pagamento di corrispettivo, anche se a durata limitata. Tale obbligo non sussiste per le zone definite a norma dell'articolo 3 "area pedonale" e "zona a traffico limitato", nonché per quelle di particolare rilevanza urbanistica, opportunamente individuate secondo le direttive previste al comma 12, nelle quali sussistano esigenze e condizioni particolari di traffico.

10. Il Comune o il soggetto concessionario o affidatario possono esercitare tutte le azioni dirette al recupero delle evasioni o elusioni del corrispettivo, compreso il rimborso delle spese e delle penali ai sensi dell'articolo 1382 del codice civile, nella misura non superiore, per queste ultime, al decuplo del corrispettivo orario previsto. Per il mancato pagamento del corrispettivo, qualora lo stesso si ripeta nel tempo, superando cumulativamente l'importo di cinquecento euro, il Comune o il soggetto concessionario o affidatario possono inoltre agire a norma del terzo comma dell'articolo 2756 del codice civile.

11. I Comuni provvedono a delimitare le aree pedonali, le zone a traffico limitato e le zone a velocità limitata, tenendo conto degli effetti del traffico sulla sicurezza della circolazione, sulla salute, sull'ordine pubblico, sul patrimonio ambientale e culturale e sul territorio. In caso di urgenza il provvedimento potrà essere adottato con ordinanza del sindaco. Analogamente i Comuni provvedono a delimitare altre zone di rilevanza

urbanistica di cui al quarto periodo del comma 9, nelle quali sussistono esigenze particolari di traffico. I Comuni possono subordinare l'ingresso o la circolazione dei veicoli a motore, all'interno delle zone a traffico limitato, anche al pagamento di una somma.

12. I Comuni, con i piani del traffico e nel rispetto delle norme che ne regolano l'autonomia di organizzazione e gestione, istituiscono l'ufficio tecnico del traffico, prevedendo, all'interno dello stesso, il coordinamento dei piani degli spostamenti casa-lavoro delle aziende, pubbliche e private, residenti nel territorio del Comune (*mobility manager* di area), nonché progettare, organizzare e gestire servizi complementari al trasporto pubblico locale, secondo modalità e criteri stabiliti nel regolamento.

13. I Comuni possono prevedere l'installazione e l'esercizio di impianti per il controllo degli accessi dei veicoli nelle zone a traffico limitato, nelle corsie riservate e nelle aree destinate al carico e scarico delle merci, ai fini del controllo e dell'accertamento delle violazioni. Nel regolamento sono stabilite le norme per l'installazione, la rilevazione, l'utilizzazione e il trattamento dei dati, anche per finalità diverse da quelle predette, le modalità di esercizio dell'impianto, le caratteristiche e i criteri per l'omologazione degli impianti stessi.

14. Le zone di cui al comma 11 sono indicate mediante appositi segnali.

15. Nell'ambito delle zone di cui al comma 11 e delle altre zone di particolare rilevanza urbanistica nelle quali sussistono condizioni ed esigenze analoghe a quelle previste nel medesimo comma, i Comuni hanno facoltà di riservare aree di sosta per veicoli privati dei residenti nella zona od assimilati, a titolo gratuito od oneroso.

16. Per le città metropolitane le competenze previste dal presente articolo sono esercitate secondo le previsioni dello statuto e dei regolamenti in materia da esse adottati.

17. Chiunque non ottemperi ai provvedimenti di sospensione o divieto della circolazione emanati a norma del comma 1, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro centocinquanta ad euro seicento. In tali casi si applica anche l'articolo 6, comma 15, eccetto l'ultimo periodo.

18. Chiunque viola gli altri obblighi, divieti o limitazioni previsti nel presente articolo, è soggetto alle sanzioni amministrative stabilite nell'articolo 146. Limitatamente al divieto di sosta, se la violazione è commessa con un velocipede o con un ciclomotore a due ruote, a condizione che la sosta non costituisca intralcio alla circolazione dei pedoni, la sanzione amministrativa è del pagamento di una somma pari al 50 per cento della corrispondente sanzione prevista per gli altri veicoli.

19. Salvo che il fatto costituisca reato, coloro che esercitano abusivamente, anche avvalendosi di altre persone, ovvero determinano altri ad esercitare abusivamente l'attività di parcheggiatore o guardiamacchine sono puniti con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma

da euro 652 a euro 2.620. Se nell'attività sono impiegati minori la somma è raddoppiata. Si applica, in ogni caso, la sanzione accessoria della confisca delle somme percepite, secondo le norme del capo I, sezione II, del Titolo VI.

20. Quando la sosta è limitata ad un periodo di tempo prefissato, il superamento dello stesso per oltre quindici minuti comporta la sanzione amministrativa del pagamento di una somma pari a venti euro; tale sanzione si applica per ciascuno dei periodi successivi per i quali si protrae la violazione, comunque per non più di dieci periodi. La sanzione si applica con le stesse modalità anche nei casi di sosta tariffata.

21. Ferma restando l'applicazione della sanzione prevista dal comma 20, in caso di mancata segnalazione dell'ora di arrivo o di mancato azionamento del dispositivo di controllo della durata della sosta, si applica la sanzione prevista all'articolo 157, comma 8.

22. Chiunque rende in tutto o in parte non visibile o non leggibile la targa del veicolo, al fine di eludere il controllo all'accesso o al transito ai varchi delle zone a traffico limitato o delle altre zone controllate con sistemi automatici di rilevamento del passaggio del veicolo, salvo che il fatto costituisca reato e salvo l'eventuale sanzione prevista dall'articolo 102, comma 7, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro cinquecento ad euro duemila. Della violazione risponde, in concorso con il conducente, il proprietario del veicolo o gli altri soggetti previsti dall'articolo 196, comma 1.

23. Chiunque, autorizzato a circolare o solamente a sostare nelle zone a traffico limitato o nelle altre zone regolamentate in deroga alla disciplina stabilita dal Comune, è tenuto ad esporre all'interno del veicolo in modo ben visibile il permesso o il contrassegno previsto. Alla mancata esposizione consegue la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro cinquanta ad euro duecento.

24. Chiunque omette il pagamento del corrispettivo della sosta determinato a norma del comma 2, punto 2), è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro trentacinque ad euro centoquaranta. Se l'omesso pagamento della tariffa viene effettuato entro le 48 ore feriali successive all'ora di fine sosta, nelle forme stabilite dal Comune, la sanzione si applica nella misura pari alla metà. Si applicano inoltre, se previste, le maggiorazioni di cui al comma 10, ridotte alla metà».

#### Art. 1-ter.

1. All'articolo 138, comma 11, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 sono aggiunte in fine le seguenti parole: «, nonché ai veicoli dei corpi e servizi di polizia provinciale e municipale previsti dall'articolo 12, comma 1, lettere *d*-bis) ed *e*)».

2. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti con proprio decreto, sentiti l'UPI e l'ANCI, adotta le disposizioni regolamentari per l'attuazione di tale norma. A decorrere dal 1° gennaio 2006 a tali veicoli non si applica la tassa prevista dall'articolo 5, comma 31, del decreto-legge 30 dicembre 1982, n. 953, convertito con modificazioni nella legge 28 febbraio 1983, n. 53, nonché alla tassazione prevista a norma dell'articolo 17, comma 17 della legge 27 dicembre 1997, n. 449 e successive modificazioni e dal regolamento approvato con decreto ministeriale 8 luglio 1998, n. 223.

---

### 1.0.1/1 (testo corretto)

IL RELATORE

*All'emendamento 1.0.1, sostituire le parole: «di produzione» con le seguenti: «di carico»; dopo le parole: «fatta eccezione per gli elementi prefabbricati compositi ed apparecchiature» inserire la seguente: «industriali».*

---

### 1.0.1

LA COMMISSIONE

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

All'articolo 10, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

"a) al comma 2, lettera b) il primo periodo è sostituito dal seguente:

"Il trasporto che ecceda i limiti fissati dagli articoli 61 e 62 di elementi prefabbricati compositi ed apparecchiature industriali complesse per l'edilizia, il trasporto che ecceda congiuntamente i limiti fissati dagli articoli 61 e 62 di blocchi di pietre naturali e di prodotti siderurgici *coils* e laminati grezzi entro cinquanta chilometri dal luogo di produzione, eseguito con veicoli eccezionali, può essere effettuato integrando il carico con gli stessi generi merceologici autorizzati, e comunque in numero non superiore a sei unità, fino al completamento della massa eccezionale complessiva posseduta dall'autoveicolo o dal complesso dei veicoli; qualora vengano superati i limiti di cui all'articolo 62, ma nel rispetto dei limiti dell'articolo 61, il carico può essere completato, con generi della stessa natura merceologica, per occupare l'intera superficie utile del piano di carico del veicolo o del complesso di veicoli, nell'osservanza dell'articolo 164 e della massa eccezionale a disposizione, fatta eccezione per gli

elementi prefabbricati compositi ed apparecchiature complesse per l'edilizia per i quali ricorre sempre il limite delle sei unità"».

---

### 1.0.2

LA COMMISSIONE

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

All'articolo 11 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni sono apportate le seguenti modifiche:

"a) al comma 3 è aggiunto il periodo: "In particolare, il Prefetto competente per territorio coordina lo svolgimento del servizio di accertamento delle violazioni ai limiti massimi di velocità, svolto dai corpi e servizi di polizia provinciale e municipale, anche con riguardo all'utilizzo di sistemi automatici di rilevamento"».

---

### 1.0.3

MUGNAI

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

*(Modifiche all'articolo 12 del Nuovo Codice della Strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992 n.285)*

1. All'articolo 12 del Nuovo Codice della Strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 5 è aggiunto il seguente comma:

"5-bis. I blocchi di controllo sulla rete stradale devono essere preventivamente segnalati ed effettuati con auto di servizio ben visibili e identificabili."».

---

**1.0.301**

DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, DE ZULUETA, RIPAMONTI, TURRONI, ZANCAN

*Dopo l'articolo 1, inserire il seguente:*

«Art. 1-bis.

1. Dopo l'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni, è aggiunto il seguente:

"Art. 12-bis.

*(Servizi e soggetti ausiliari di polizia stradale)*

1. I Comuni, con provvedimento del sindaco, possono conferire, ai soggetti di cui al comma 3, previa abilitazione, la qualifica per svolgere le funzioni di prevenzione e accertamento delle violazioni nelle materie previste al comma 2. Ai predetti soggetti è attribuita la qualifica di "ausiliari del traffico".

2. Gli ausiliari del traffico possono procedere alla prevenzione, accertamento, contestazione e applicazione delle sanzioni accessorie delle violazioni in materia di:

- a) divieto di fermata e di sosta dei veicoli;
- b) regolamentazione e gestione dei parcheggi e aree di sosta, nonché collaborazione con i gestori per l'esercizio di tutte le azioni necessarie al recupero delle evasioni tariffarie e dei mancati pagamenti, ivi compresi il rimborso delle spese e delle penali;
- c) disciplina della circolazione nelle strade e nelle corsie riservate ai veicoli adibiti al servizio di trasporto pubblico di persone;
- d) controllo degli accessi nelle aree pedonali o zone a traffico limitato.

3. La qualifica di cui al comma 1 può essere conferita:

- a) ai dipendenti comunali;
- b) ai dipendenti delle aziende affidatarie o concessionarie della gestione dei parcheggi o aree di sosta;
- c) ai dipendenti delle aziende esercenti il trasporto pubblico di persone nelle forme previste dagli articoli 112 e 133 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267;
- d) al personale assunto a tempo determinato dai comuni, per far fronte a particolari situazioni di carenza del personale ordinario o di eventi eccezionali.

4. Per la gestione e il controllo della sosta nelle aree e nei parcheggi realizzati su concessioni portuali e aeroportuali, il sindaco autorizza l'impiego degli ausiliari di cui al comma 3, lett. b).

5. La competenza del personale di cui al comma 3, lettera *b*), è limitata alle strade con sosta a tempo determinato o regolamentata ed alle aree di sosta o parcheggi in concessione, per le violazioni previste al comma 2, lettere *a*) e *b*).

6. Alla procedura sanzionatoria provvede l'ufficio o comando di polizia municipale o altro ufficio a ciò preposto dal Comune. Nel caso di cui al comma 4 la procedura sanzionatoria e la destinazione dei relativi proventi competono al Comune. L'attività amministrativa relativa può essere affidata a soggetti terzi con contratto di servizio".

2. Sono abrogati i commi 132 e 133 dell'articolo 17 della legge 15 maggio 1997, n. 127».

---

### 1.0.302

DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, DE ZULUETA, RIPAMONTI, TURRONI, ZANCAN

*Dopo l'articolo 1, inserire il seguente:*

«Art. 1-bis.

*(Disposizioni in materia di gestione e controllo dell'uso delle strade)*

1. Allo scopo di consentire agli enti proprietari di strade una più efficace azione di contrasto al danneggiamento del patrimonio stradale e per la conservazione di esso, al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 sono apportate le seguenti modifiche:

*a*) le sanzioni pecuniarie amministrative previste per le violazioni all'articolo 15, comma 2, sono elevate rispettivamente nel minimo e nel massimo ad euro 150 e ad euro 600 e quelle previste dal comma 3 da euro ad euro 2.000;

*b*) le sanzioni pecuniarie amministrative previste per le violazioni agli articoli 16 comma 4, 18 comma 5, 20 comma 4, 22 comma 11, 29 comma 3, 31 comma 2, 32 comma 6 e 33 comma 7, sono elevate rispettivamente nel minimo e nel massimo ad euro 500 e ad euro 2.000;

*c*) le sanzioni pecuniarie amministrative previste per le violazioni agli articoli 17 comma 3 e 30 comma 8, sono elevate rispettivamente nel minimo e nel massimo ad euro 1.000 e ad euro 4.000;

*d*) le sanzioni pecuniarie amministrative previste per le violazioni all'articolo 34, comma 5 sono elevate rispettivamente nel minimo e nel massimo ad euro 250 e ad euro 1.000».

---

**1.0.5**

LA COMMISSIONE

*Dopo l'articolo 1, inserire il seguente:*

«Art. 1-bis.

*(Modifiche all'articolo 50 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)*

1. All'articolo 50, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è aggiunto in fine il seguente periodo: "I velocipedi possono trainare rimorchi per il trasporto di bambini e cose, qualora provvisti della necessaria omologazione"».

**1.0.500**

IL RELATORE

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

Il comma 3 dell'articolo 56 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 è sostituito dal seguente:

"3. per semirimorchio si intende un veicolo trainato, progettato per essere agganciato a un veicolo trattore per semirimorchi o a un carrello *dolly* e che trasferisce un carico verticale significativo sul veicolo trattore o sul carrello *dolly*. Qualora un semirimorchio sia agganciato ad un carrello *dolly*, viene considerato un rimorchio a timone e non può trasferire un carico verticale significativo sul veicolo trattore (inferiore a 100daN). Con provvedimento del Dipartimento dei trasporti terrestri sono stabilite le caratteristiche costruttive dei carrelli *dolly*"».

**1.0.6**

LA COMMISSIONE

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

Al comma 1 dell'articolo 54 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 sostituire la lettera i) con la seguente: "i) autoarticolati: complessi di veicoli costituiti da un trattore e da un semirimorchio con o senza im-

piego di un carrello «*dolly*»; per semirimorchio, si intende un veicolo trainato, progettato per essere agganciato a un veicolo trattore per semirimorchi o a un carrello *dolly* e che trasferisce un carico verticale significativo sul veicolo trattore o sul carrello *dolly*».

---

### 1.0.304

CICOLANI

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

1. Gli articoli 57, comma 1, e 82, comma 2, del Nuovo Codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, nonché gli articoli 14 e 15 del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 228, si interpretano nel senso che, per l'attuazione delle convenzioni stipulate dalle pubbliche amministrazioni con le aziende agricole per i servizi di manutenzione del territorio, sono consentiti l'impiego e la circolazione di mezzi normalmente e prevalentemente utilizzati nelle attività aziendali, quali attrezzature agricole e non, macchine operatrici, in quanto attività connesse all'attività agricola principale.

---

### 1.0.7

LA COMMISSIONE

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

All'articolo 72 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

"a) al comma 2-ter il primo periodo è sostituito dal seguente:

"2-ter. Gli autoveicoli, i rimorchi ed i semirimorchi, adibiti al trasporto di cose, di massa complessiva a pieno carico superiore a 7,5t, devono essere equipaggiati con dispositivi, di tipo omologato, atti a ridurre la nebulizzazione dell'acqua in caso di precipitazioni. La prescrizione si applica ai veicoli nuovi immatricolati in Italia a decorrere dal 1° gennaio 2007"».

---

**1.0.8**

LA COMMISSIONE

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

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

---

**1.0.200**

TUNIS

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

*(Modifiche all'articolo 75 del Codice della strada)*

1. All'articolo 75 del Nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, dopo il comma 4, aggiungere il seguente comma 4-bis:

4-bis. I veicoli di tipo omologato da equipaggiare con impianti di alimentazione a GPL o metano sono soggetti all'accertamento di cui al comma 2».

---

**1.0.305**

PEDRAZZINI

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

*(Razionalizzazione delle procedure di visita e prova)*

1. All'articolo 76 del Nuovo Codice della strada, decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è aggiunto il seguente comma "2-bis. Il certificato di approvazione viene inoltre rilasciato, a richiesta dell'allestitore, in tutti i casi di montaggio su un veicolo di complessivi di trasformazione o di dispositivi ammessi dalle disposizioni vigenti e, a richiesta dell'importatore, per i veicoli di provenienza estera la cui immissione in circolazione in Ita-

lia richiede una visita e prova, nel rispetto della regolamentazione di accesso agli Uffici del dipartimento per i trasporti terrestri".

2. All'articolo 78 del Nuovo codice della strada, decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è aggiunto il seguente comma: "1-*bis*. Si applicano le disposizioni dell'articolo 76, comma 2-*bis*, inoltre è ammessa la circolazione di un veicolo allestito prenotato per la visita e prova, se accompagnato da una dichiarazione dell'allestitore di aver reso non utilizzabile l'allestimento e con quali interventi».

---

### 1.0.9

FABRIS, FILIPPELLI, RIGHETTI, PEDRINI

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-*bis*.

*(Misure per la semplificazione amministrativa nel settore della circolazione stradale)*

1. Al comma 1 dell'articolo 78 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Per le modifiche alle caratteristiche costruttive o funzionali degli autoveicoli, i cui componenti, regolarmente omologati, presentino dei requisiti tecnici uguali o superiori a quelli originali in dotazione, la visita e prova ha luogo una sola volta per singolo modello di autoveicolo".

Consequente, al secondo capoverso del comma 2 dell'articolo 236 del Regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, le parole da: "Qualora tale rilascio" a: "della modifica", sono soppresse.

2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è autorizzato ad emanare entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge le relative modifiche al Regolamento attuativo».

---

**1.0.100**

LA COMMISSIONE

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

*(Misure per la semplificazione amministrativa nel settore della circolazione stradale)*

Al comma 1 dell'articolo 78 del Nuovo codice della strada, decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, aggiungere, in fine, il seguente periodo: "per le modifiche alle caratteristiche costruttive o funzionali relative all'aumento della sicurezza degli autoveicoli i cui componenti regolarmente omologati presentino dei requisiti tecnici uguali o superiori a quelli originali in dotazione la visita e prova ha luogo una sola volta per singolo modello di autoveicolo"».

**1.0.201**

FABRIS, FILIPPELLI, RIGHETTI, PEDRINI

*Dopo l'articolo 1, inserire il seguente:*

«Art. 1-bis.

1. All'articolo 79 del "Nuovo codice della strada", di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sostituire il comma 4 con il seguente:

"4. Chiunque circola con un veicolo che presenti alterazioni nelle caratteristiche costruttive e funzionali prescritte, ovvero circola con i dispositivi di cui all'articolo 72 non funzionanti o non regolarmente installati, ovvero circola con i dispositivi, che ai sensi dell'articolo 80 e dell'articolo 238 del regolamento e in conformità delle direttive comunitarie costituiscono oggetto di controlli tecnici periodici, non funzionanti o non efficienti, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 71,05 a euro 286,38. La misura della sanzione è da euro 1.000 a euro 10.000 se il veicolo è utilizzato nelle competizioni previste dagli articoli 9-bis e 9-ter».

2. All'appendice IX, prevista dall'articolo 238 del Regolamento, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, il punto 1 della Tabella (Dispositivi di frenatura) è sostituito dal seguente:

Veicoli di cui all'art. 80,  
comma 4 del codice  
(revisione annuale)

Veicoli di cui all'art. 80,  
comma 3 del codice  
(revisione 4 anni e poi 2 anni)

### **1. Dispositivi di frenatura**

- 1.1 Freno di servizio
  - 1.1.1 Stato meccanico
  - 1.1.2 Efficienza
  - 1.1.3 Equilibratura
  - 1.1.4 Pompa a vuoto e compressore
  - 1.1.5. *Spessore e stato del disco freno*
- 1.2. Freno di soccorso
  - 1.2.1. Stato meccanico
  - 1.2.2. Efficienza
- 1.2.3 Equilibratura
- 1.3. Freno a mano
  - 1.3.1. Stato meccanico
  - 1.3.2. Efficienza
- 1.4. Freno di rimorchio o semirimorchio
  - 1.4.1. Stato meccanico - frenatura automatica
  - 1.4.2. Efficienza».

### **1. Dispositivi di frenatura**

- 1.1 Freno di servizio
  - 1.1.1 Stato meccanico
  - 1.1.2 Efficienza
  - 1.1.3 Equilibratura
  - 1.1.4. *Spessore e stato del disco freno*
- 1.2. Freno a mano
  - 1.2.1. Stato meccanico
  - 1.2.2 Efficienza

### **1.0.306**

IL RELATORE

#### **Ritirato**

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

1. All'articolo 79 del "Nuovo codice della strada" di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, aggiungere il seguente comma:

"5. Qualora le caratteristiche costruttive e funzionali ovvero i dispositivi indicati al precedente comma siano oggetto di controlli tecnici di revisione periodica ai sensi dell'articolo 80 del codice della strada e dell'articolo 238 del regolamento, alla suddetta violazione consegue l'obbligo di segnalazione da parte degli organi accertatori ai competenti Uffici del Di-

partimento dei trasporti terrestri ai fini dell'effettuazione della revisione di cui al comma 5 dell'articolo 80"».

---

**1.0.12** (testo corretto)

LA COMMISSIONE

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

Il comma 14 dell'articolo 80 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 è così modificato:

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

b) nel secondo periodo le parole da "ovvero" fino a "revisione." sono soppresse;

c) il terzo periodo è sostituito dai seguenti: "In tali casi, l'organo accertatore annota sulla carta di circolazione che il veicolo è sospeso dalla circolazione fino all'effettuazione della revisione. È consentita la circolazione del veicolo al solo fine di recarsi presso un'impresa di autoriparazione di cui al comma 8 ovvero presso il competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri per la prescritta revisione. Al di fuori di tali ipotesi, nel caso in cui si circoli con un veicolo sospeso dalla circolazione in attesa dell'esito della revisione, si applica la sanzione accessoria del fermo del veicolo, secondo le norme del Capo I, Sezione II, del Titolo VI."».

---

**1.0.307**

IL RELATORE

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

1. All'articolo 84, dopo il comma 4), del Nuovo Codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285, è aggiunto il seguente comma:

"4-bis. È ammessa la locazione senza conducente dei veicoli di massa complessiva a pieno carico superiore alle 6 tonnellate nonché dei veicoli, destinati al trasporto di persone, aventi un numero di posti superiore a nove, a condizione che il contratto, tra l'impresa di locazione senza con-

ducente e il locatario, abbia una durata non inferiore a dodici mesi e lo stesso venga annotato sulla carta di circolazione ai sensi dell'articolo 91".

Dopo il comma 5, è aggiunto il seguente:

«5-bis. Sulla carta di circolazione dei veicoli di cui al comma 4-bis, sono riportate anche le annotazioni, alle condizioni ivi stabilite, di cui all'articolo 91".

All'articolo 91, comma 1, primo periodo, dopo la parola: "locati", aggiungere la seguente: "anche".

All'articolo 93, comma 2, dopo la parola: "locatario", aggiungere la seguente: "anche".

All'articolo 94, comma 1, dopo la parola: "locazione", aggiungere la seguente: "anche"».

---

### **1.0.13/1**

IL RELATORE

*All'emendamento 1.0.13, aggiungere, in fine, le seguenti parole: «a tre o a quattro ruote».*

---

### **1.0.13**

LA COMMISSIONE

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

*(Modifiche dell'articolo 85 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)*

1. Al comma 2 dell'articolo 85 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni, è aggiunta infine la seguente voce: "i velocipedi"».

---

**1.0.14**

MORRA, PESSINA, CHERCHI

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

1. Al comma 2 dell'articolo 97 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, dopo le parole:

"La targa" sono inserite le seguenti: ", carta valori", e le parole: "che può affidarle con le modalità previste dal regolamento ai soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264" sono soppresse.

---

**1.0.15**

MEDURI, DEMASI

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

1. Al comma 2 dell'articolo 97 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, dopo le parole: "La targa" sono inserite le seguenti: ", carta valori," e le parole: "che può affidarle con le modalità previste dal regolamento ai soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264" sono soppresse».

---

**1.0.17**

PELLEGRINO, FORTE

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

1. Al comma 2 dell'articolo 97 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni, dopo le parole: "La targa" sono inserite le seguenti: ", carta valori," e le parole: "che può affidarle con le modalità previste dal regolamento ai soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264" sono soppresse».

---

**1.0.18**

LA COMMISSIONE

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

All' articolo 97 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 6 le parole "da euro 35,00 a euro 143,00" sono sostituite dalle seguenti: "da euro 500,00 a euro 2.000,00";

b) al comma 14, nel primo periodo, le parole "dai commi 5, 6 e 7" sono sostituite dalle seguenti: "dai commi 5 e 7"; nel secondo periodo le parole "dai commi 5 e 6" sono sostituite dalle seguenti: "dal comma 5"; nell'ultimo periodo le parole "Alle violazioni previste dai commi 8 e 9" sono sostituite dalle seguenti: "Alle violazioni previste dai commi 6, 8 e 9"».

**1.0.19**

LA COMMISSIONE

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

*(Requisiti per la guida dei quadricicli)*

1. All'articolo 116 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, dopo il comma 1 è inserito il seguente:

"01-bis. A decorrere dal 1° gennaio 2006, l'obbligo di conseguire il certificato di idoneità alla guida di quadricicli è esteso a coloro che abbiano compiuto la maggiore età e che non siano titolari di patente di guida. Coloro che abbiano compiuto la maggiore età e che non siano muniti di patente di guida conseguono il certificato di idoneità alla guida previa presentazione di domanda al competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri, corredata da certificazione medica che attesti il possesso dei requisiti fisici e psichici prescritti per la patente di categoria A, ivi compresa quella speciale. È fatto divieto al maggiorenne di utilizzare i quadricicli in caso di revoca, ritiro, sospensione o scadenza della validità della patente di guida"».

**1.0.21**

LA COMMISSIONE

*Dopo l'articolo aggiungere il seguente articolo:*

«Art. 1-bis.

All'articolo 116 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 1-bis è sostituito dal seguente:

"Per guidare un ciclomotore o un quadriciclo leggero omologato ad un ciclomotore, il minore di età che abbia compiuto rispettivamente 14 anni per la guida di un ciclomotore e 16 anni per la guida di un quadriciclo leggero deve conseguire il certificato di idoneità alla guida, rilasciato dal competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri, a seguito di specifico corso con prova finale, organizzato secondo le modalità di cui al comma 11-bis. Ai fini dei requisiti di sicurezza dei quadricicli di cui al decreto 31 gennaio 2003 – Recepimento della direttiva 2002/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 marzo 2002, relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote che abroga la direttiva 91/61/CEE) – il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti è autorizzato ad emanare un decreto entro 60 giorni dall'entrata in vigore della presente legge, contenente norme relative all'accertamento dei requisiti di tali veicoli. Il decreto:

a) dovrà prevedere l'esecuzione di tutte le prove di sicurezza attiva e passiva previste per gli autoveicoli ivi comprese le prove di sicurezza dell'impianto elettrico;

b) dovrà prevedere che tali veicoli siano dotati di cinture di sicurezza"».

**1.0.22**

DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, DE ZULUETA, RIPAMONTI, TURRONI, ZANCAN

*Dopo l'articolo 1, inserire il seguente:*

«Art. 1-bis.

1. All'articolo 116 comma 1-bis del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, dopo le parole "11-bis" aggiungere le seguenti "Per guidare un ciclomotore a tre ruote o un quadriciclo

leggero omologato ad un ciclomotore è necessario aver conseguito la patente di guida ed aver compiuto 18 anni di età"».

---

**1.0.23**

LA COMMISSIONE

*Dopo l'articolo 1, inserire il seguente:*

«Art. 1-bis.

*(Modifiche all'articolo 116 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)*

1. Al comma 1-*ter* dell'articolo 116 del decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 e successive modificazioni, sopprimere le parole "coloro che, titolari di patente di guida, hanno avuto la patente sospesa per l'infrazione di cui all'articolo 142, comma 9, mantengono il diritto alla guida del ciclomotore;"».

---

**1.0.24**

LA COMMISSIONE

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

All'articolo 116 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni sono apportate le seguenti modifiche:

*a) al comma 1-*quater* l'ultimo periodo è soppresso.».*

---

**1.0.32**

LA COMMISSIONE

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

All'articolo 116, comma 3, del Nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni, alla fine del periodo, dopo le parole "a 3,5 t" sono aggiunte le seguenti: "autoveicoli destinati al trasporto di animali di massa complessiva a pieno

carico che superi, nella misura percentuale massima del 15%, il limite stabilito di 3,5 t"».

### 1.0.38

LA COMMISSIONE

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

*(Disposizioni in materia di accertamenti medici per il conseguimento della patente di guida e del certificato di idoneità alla guida di ciclomotori)*

1. All'articolo 119 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) il comma 2 è sostituito dal seguente:

"2. L'accertamento dei requisiti fisici e psichici, tranne per i casi stabiliti nei commi 2-bis e 4, è effettuato nei gabinetti medici da medici iscritti in apposito elenco istituito presso ogni ufficio del dipartimento dei trasporti terrestri, ai sensi dell'articolo 103 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112. L'iscrizione nell'elenco è effettuata previa presentazione di attestazione del competente ordine professionale dal quale risulti il possesso di laurea in medicina e chirurgia e l'abilitazione all'esercizio della professione nonché di specializzazione in medicina del lavoro o in medicina interna o in medicina legale. I medici abilitati all'esercizio della professione e iscritti negli albi professionali, che non sono in possesso delle suddette specializzazioni, possono essere iscritti nell'elenco previa presentazione di attestazione dalla quale risulti il superamento di un corso di formazione specifico. Con decreto del Ministero della salute sono stabilite le procedure organizzative, la durata, i contenuti del corso di formazione e le modalità di accertamento dell'avvenuta frequenza. L'iscrizione è ammessa ad un solo elenco ed abilita all'effettuazione degli accertamenti su indicati esclusivamente nella provincia in cui si trova l'elenco.";

b) al comma 4, l'alinea è sostituito dal seguente: "L'accertamento dei requisiti psichici e fisici è effettuato da Commissioni mediche locali che possono essere costituite, previa valutazione dei competenti organi regionali, presso ogni Azienda sanitaria locale, nei riguardi:";

c) il comma 5 è sostituito dal seguente: "Avverso il giudizio delle Commissioni di cui al comma 4 è ammesso ricorso entro trenta giorni al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Questi decide avvalendosi degli accertamenti demandati agli organi sanitari periferici della SpA Ferrovie dello Stato.";

2. All'articolo 121 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 6, dopo le parole "può svolgersi" sono aggiunte le seguenti: ", subordinatamente alle esigenze organizzative dell'ufficio,";

3. All'articolo 126 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) il comma 5 è sostituito dal seguente:

"5. La validità della patente è confermata dal competente ufficio centrale del Dipartimento per i trasporti terrestri, con le modalità da quest'ultimo stabilite. A tal fine, i medici e le commissioni di cui all'articolo 119 sono tenuti a trasmettere per via telematica al suddetto ufficio con le modalità stabilite dal medesimo Dipartimento, nel termine di cinque giorni dalla data di effettuazione della visita medica, ogni certificato medico dal quale risulti che il titolare è in possesso dei requisiti fisici e psichici prescritti, nonché le necessarie documentazioni richieste dal Dipartimento per i trasporti terrestri per la conferma di validità. La validità della patente non può essere confermata se non risultano effettuati i versamenti degli importi dovuti."

b) dopo il comma 5-bis è aggiunto il seguente:

"5-ter Gli uffici del Dipartimento per i trasporti terrestri effettuano controlli a campione sull'osservanza da parte dei sanitari di cui al comma 5 delle disposizioni relative alle procedure informatiche stabilite con decreto dirigenziale del Dipartimento per i trasporti terrestri. Nel caso in cui nel corso dei controlli, sia accertata la violazione delle disposizioni sopraindicate, il competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri emana atto di diffida. All'accertamento di una seconda violazione, tale ufficio provvede a disabilitare l'accesso telematico del medico al centro elaborazione dati del Dipartimento per i trasporti terrestri per un periodo di quindici giorni. In caso di persistenti o ripetute violazioni, si procede alla cancellazione dall'elenco.";

4. In fase di prima applicazione dell'articolo 119, comma 2, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni ed integrazioni come modificato dal comma 1 del presente articolo, possono essere altresì iscritti nell'elenco, a seguito di specifica richiesta da presentarsi nel termine di sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, coloro che, fino alla medesima data, si trovano in attività di servizio presso l'Amministrazione di appartenenza in qualità di medico dell'Ufficio sanitario locale, cui sono attribuite funzioni in materia medico-legale, o di medico responsabile dei servizi di base del Distretto sanitario o di medico appartenente al ruolo dei medici del Ministero della salute o di ispettore medico della SpA Ferrovie dello Stato, o di medico del ruolo professionale dei sanitari della polizia di Stato, o di medico del ruolo sanitario del Corpo nazionale dei vigili del fuoco o di ispettore medico del

Ministero del Lavoro e delle politiche sociali. Alla predetta richiesta deve essere allegata specifica autorizzazione dell'Amministrazione di appartenenza a svolgere l'attività di cui al richiamato articolo 119, comma 2.

5. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto, le Commissioni mediche locali di cui all'articolo 119, comma 4, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono presiedute dal medico responsabile dell'Ufficio medico legale dell'Unità sanitaria locale presso la quale opera la Commissione; in mancanza di detto ufficio le Commissioni sono presiedute dal medico responsabile del settore cui, secondo le disposizioni interne dell'Unità sanitaria locale, siano attribuite le corrispondenti funzioni in materia. Le Commissioni Medico locali sono composte di due membri effettivi e di due supplenti scelti tra medici in attività di servizio presso l'Azienda sanitaria locale dove opera la Commissione o, in mancanza, tra i medici iscritti ai sensi del comma 4 del presente articolo, nell'elenco istituito presso l'Ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri. Fermi restando gli altri componenti che le integrano nei casi previsti dall'articolo 330, comma 4, del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, le Commissioni medico locali sono integrate da psicologi abilitati all'esercizio della professione ed iscritti nell'Albo professionale nei casi previsti all'articolo 119, comma 9 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285».

### **1.0.308**

DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, DE ZULUETA, RIPAMONTI, TURRONI, ZANCAN

*Dopo l'articolo 1, inserire il seguente:*

«Art. 1-bis.

1. All'articolo 119 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, il comma 2 è sostituito dal seguente:

"2. L'accertamento dei requisiti fisici e psichici, tranne per i casi stabiliti nei commi 2-bis e 4, è effettuato nei gabinetti medici da medici iscritti in apposito elenco istituito presso ogni ufficio del Dipartimento dei trasporti terrestri, ai sensi dell'articolo 103 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112. L'iscrizione nell'elenco è effettuata previa presentazione di attestazione del competente ordine professionale dal quale risulti il possesso di laurea in medicina e chirurgia e l'abilitazione all'esercizio della professione, nonché di specializzazione in medicina del lavoro o in medicina interna o in medicina legale. I medici abilitati all'esercizio della professione e iscritti negli albi professionali, che non sono in possesso delle suddette specializzazioni, possono essere iscritti nell'elenco previa presentazione di attestazione dalla quale risulti il superamento di

un corso di formazione specifico. Con decreto del Ministero della salute sono stabiliti le procedure organizzative, la durata, i contenuti del corso di formazione e le modalità di accertamento dell'avvenuta frequenza. L'iscrizione è ammessa ad un solo elenco ed abilita all'effettuazione degli accertamenti su indicati esclusivamente nella Provincia in cui si trova l'elenco."

2. All'articolo 121, comma 6, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, dopo le parole "può svolgersi" sono aggiunte le seguenti: ", subordinatamente alle esigenze organizzative dell'ufficio,".

3. All'articolo 126 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) il comma 5 è sostituito dal seguente:

"5. La validità della patente è confermata dal competente ufficio centrale del Dipartimento per i trasporti terrestri, con le modalità da quest'ultimo stabilite. A tal fine, i medici e le commissioni di cui all'articolo 119 sono tenuti a trasmettere per via telematica al suddetto ufficio, con le modalità stabilite dal medesimo Dipartimento, nel termine di cinque giorni dalla data di effettuazione della visita medica, ogni certificato medico dal quale risulti che il titolare è in possesso dei requisiti fisici e psichici prescritti, nonché le necessarie documentazioni richieste dal Dipartimento per i trasporti terrestri per la conferma di validità. La validità della patente non può essere confermata se non risultano effettuati i versamenti degli importi dovuti.";

b) dopo il comma 5-*bis* è aggiunto il seguente:

"5-*ter* Gli uffici del Dipartimento per i trasporti terrestri effettuano controlli a campione sull'osservanza da parte dei sanitari di cui al comma 5 delle disposizioni relative alle procedure informatiche stabilite con decreto dirigenziale del Dipartimento per i trasporti terrestri. Nel caso in cui nel corso dei controlli, sia accertata la violazione delle disposizioni sopraindicate, il competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri emana atto di diffida. All'accertamento di una seconda violazione, tale ufficio provvede a disabilitare l'accesso telematico del medico al centro elaborazione dati del Dipartimento per i trasporti terrestri per un periodo di quindici giorni. In caso di persistenti o ripetute violazioni, si procede alla cancellazione dall'elenco."

4. In fase di prima applicazione dell'articolo 119, comma 2, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni ed integrazioni come modificato dall'articolo 1 del presente decreto, possono essere altresì iscritti nell'elenco, a seguito di specifica richiesta da presentarsi nel termine di sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, coloro che, fino alla medesima data, si trovano in attività di servizio presso l'Amministrazione di appartenenza in qualità di medico dell'Ufficio sanitario locale, cui sono attribuite funzioni in materia medico-le-

gale, o di medico responsabile dei servizi di base del Distretto sanitario o di medico appartenente al ruolo dei medici del Ministero della salute o di ispettore medico della Soc. FS S.p.A., o di medico del ruolo professionale dei sanitari della polizia di Stato, o di medico del ruolo sanitario del Corpo nazionale dei Vigili del fuoco o di ispettore medico del Ministero del Lavoro e delle politiche sociali. Alla predetta richiesta deve essere allegata specifica autorizzazione dell'Amministrazione di appartenenza a svolgere l'attività di cui al richiamato articolo 119, comma 2.

5. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto, le Commissioni mediche locali di cui all'articolo 119, comma 4, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, fermo restando gli altri componenti che le integrano nei casi previsti dall'articolo 330, comma 4, dal decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, sono composte da medici in attività di servizio presso l'Azienda sanitaria locale presso la quale opera la Commissione.

6. Al comma 3 dell'articolo 330 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, dopo le parole: "i medici di cui all'articolo 119, comma 2 del codice" sono aggiunte le seguenti: ", nonché di un membro effettivo e di uno supplente psicologo abilitato all'esercizio della professione ed iscritto all'albo professionale".

7. Il comitato tecnico previsto dall'articolo 119, comma 10 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è integrato con uno psicologo abilitato all'esercizio della professione ed iscritto all'albo professionale, prescelto tra una terna di nomi fornita dal presidente nazionale dell'ordine degli psicologi».

---

#### **1.0.40**

BRUTTI PAOLO, MONTINO, MONTALBANO, VISERTA COSTANTINI

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

1. All'articolo 126 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sopprimere il secondo periodo del comma 7.».

---

**1.0.42**

FABRIS, FILIPPELLI, RIGHETTI, PEDRINI

*Dopo l'articolo 1, sono aggiunti i seguenti:*

«Art. 1-bis.

*(Disposizioni sulla patente a punti e in materia di requisiti, esame di idoneità, durata e conferma della patente di guida)*

1. La tabella dei punteggi prevista all'articolo 126-bis è integrata come segue:

*h)* sono anteposti i seguenti punti:

*h)* sono anteposti i seguenti punti:

art. 9-bis, comma 1 . . . . .	10
art. 9-ter, comma 1 . . . . .	10
art. 10, comma 18 . . . . .	10
art. 10, comma 19 . . . . .	5
art. 79, comma 4 . . . . .	4;

*i)* la prima parte dell'alinea dell'articolo 146 è così modificata: "comma 2, segnali stradali di obbligo, limitazione o divieto ad eccezione di quelli di divieto di sosta o di fermata,

nei centri abitati . . . . .	2
fuori dei centri abitati . . . . .	4";

*j)* dopo l'alinea "Art. 154" è aggiunto il seguente:

"Art. 157, comma 1, prima parte, . . . . .	2
comma 4, . . . . .	2
comma 7, . . . . .	4";

*k)* l'alinea relativo all'art. 158 è così sostituita:

"Art. 158, comma 1, lettere <i>a), b), c), e), f) g) e h)</i> . . . . .	3
comma 2, lettere <i>b), d), g) e h)</i> . . . . .	2"».

2. All'art. 119 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, il comma 2 è sostituito dal seguente:

"2. L'accertamento dei requisiti fisici e psichici, tranne per i casi stabiliti nei commi 2-bis e 4, è effettuato nei gabinetti medici da medici iscritti in apposito elenco istituito presso ogni ufficio del Dipartimento dei trasporti terrestri, ai sensi dell'articolo 103 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112. L'iscrizione nell'elenco è effettuata previa presentazione di attestazione del competente ordine professionale dal quale risulti il possesso di laurea in medicina e chirurgia e l'abilitazione all'esercizio della professione, nonché di specializzazione in medicina del lavoro o in medicina interna o in medicina legale. I medici abilitati all'esercizio della professione e iscritti negli albi professionali, che non sono in pos-

nesso delle suddette specializzazioni, possono essere iscritti nell'elenco previa presentazione di attestazione dalla quale risulti il superamento di un corso di formazione specifico. Con decreto del Ministero della salute sono stabiliti le procedure organizzative, la durata, i contenuti del corso di formazione e le modalità di accertamento dell'avvenuta frequenza. L'iscrizione è ammessa ad un solo elenco ed abilita all'effettuazione degli accertamenti suindicati esclusivamente nella Provincia in cui si trova l'elenco."

3. All'articolo 121, comma 6, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, dopo le parole «può svolgersi» sono aggiunte le seguenti: «, subordinatamente alle esigenze organizzative dell'ufficio,».

4. All'articolo 126 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) il comma 5 è sostituito dal seguente:

"5. La validità della patente è confermata dal competente ufficio centrale del Dipartimento per i trasporti terrestri, con le modalità da quest'ultimo stabilite. A tal fine, i medici e le commissioni di cui all'articolo 119 sono tenuti a trasmettere per via telematica al suddetto ufficio, con le modalità stabilite dal medesimo Dipartimento, nel termine di cinque giorni dalla data di effettuazione della visita medica, ogni certificato medico dal quale risulti che il titolare è in possesso dei requisiti fisici e psichici prescritti, nonché le necessarie documentazioni richieste dal Dipartimento per i trasporti terrestri per la conferma di validità. La validità della patente non può essere confermata se non risultano effettuati i versamenti degli importi dovuti.";

b) dopo il comma 5-bis è aggiunto il seguente:

"5-ter. Gli uffici del Dipartimento per i trasporti terrestri effettuano controlli a campione sull'osservanza da parte dei sanitari di cui al comma 5 delle disposizioni relative alle procedure informatiche stabilite con decreto dirigenziale del Dipartimento per i trasporti terrestri. Nel caso in cui, nel corso dei controlli, sia accertata la violazione delle disposizioni sopraindicate, il competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri emana atto di diffida. All'accertamento di una seconda violazione, tale ufficio provvede a disabilitare l'accesso telematico del medico al centro elaborazione dati del Dipartimento per i trasporti terrestri per un periodo di quindici giorni. In caso di persistenti o ripetute violazioni, si procede alla cancellazione dall'elenco."

5. In fase di prima applicazione dell'articolo 119, comma 2, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni ed integrazioni come modificato dall'articolo 1 del presente decreto, possono essere altresì iscritti nell'elenco, a seguito di specifica richiesta da presentarsi nel termine di sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, coloro che, fino alla medesima data, si trovano in attività di servi-

zio presso l'Amministrazione di appartenenza in qualità di medico dell'Ufficio sanitario locale, cui sono attribuite funzioni in materia medico-legale, o di medico responsabile dei servizi di base del Distretto sanitario o di medico appartenente al ruolo dei medici del Ministero della salute o di ispettore medico della Soc. FS S.p.A., o di medico del ruolo professionale dei sanitari della polizia di Stato, o di medico del ruolo sanitario del Corpo nazionale dei Vigili del fuoco o di ispettore medico del Ministero del lavoro e delle politiche sociali. Alla predetta richiesta deve essere allegata specifica autorizzazione dell'Amministrazione di appartenenza a svolgere l'attività di cui al richiamato articolo 119, comma 2.

6. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto, le Commissioni mediche locali di cui all'articolo 119, comma 4, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, fermo restando gli altri componenti che le integrano nei casi previsti dall'articolo 330, comma 4, dal decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, sono composte da medici in attività di servizio presso l'Azienda sanitaria locale presso la quale opera la Commissione.

7. Al comma 3 dell'articolo 330 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, dopo le parole: «i medici di cui all'articolo 119, comma 2 del codice» sono aggiunte le seguenti: «, nonché di un membro effettivo e di uno supplente psicologo abilitato all'esercizio della professione ed iscritto all'albo professionale».

8. Il comitato tecnico previsto dall'articolo 119, comma 10 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è integrato con uno psicologo abilitato all'esercizio della professione ed iscritto all'albo professionale, prescelto tra una terna di nomi fornita dal presidente nazionale dell'ordine degli psicologi.

#### Art. 1-ter.

*(Disposizioni in materia di guida in stato di ebbrezza alcolica o di alterazione psicofisica correlata all'uso di sostanze stupefacenti)*

1. All'articolo 186 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) il comma 2 è sostituito dal seguente:

"2. Chiunque guida in stato di ebbrezza è punito, ove il fatto non costituisca più grave reato, con l'arresto fino a sei mesi e con l'ammenda da euro 5.000 a euro 20.000. Se dalla violazione deriva un incidente stradale, si applica l'arresto fino ad un anno e l'ammenda da euro 10.000 a euro 40.000. All'accertamento del reato consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da sei mesi a tre anni ai sensi del capo II, sezione II, del Titolo VI. La patente è sempre revocata ai sensi del capo II, sezione II, del Titolo VI quando la violazione è commessa dal conducente di un autobus o di un veicolo di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, ovvero di complessi di veicoli. Ai fini del

ritiro della patente, si applicano le disposizioni dell'articolo 223. Il veicolo, qualora non possa essere guidato da altra persona idonea, può essere fatto trainare fino al luogo indicato dall'interessato o fino alla più vicina autorimessa e lasciato in consegna al proprietario o gestore di essa con le normali garanzie per la custodia.";

b) dopo il comma 2 è aggiunto il seguente:

"2-bis. La competenza a giudicare i reati di cui al comma precedente appartiene al tribunale. Non si applicano le disposizioni dell'articolo 445, comma 1, del codice di procedura penale.".

2. All'articolo 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) il comma 1 è sostituito dal seguente: "1. E' vietato guidare in condizioni di alterazione fisica e psichica avendo assunto sostanze stupefacenti o psicotrope.";

b) il comma 7 è sostituito dal seguente:

"7. Chiunque guida in stato di alterazione fisica e psichica dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope è punito, ove il fatto non costituisca più grave reato, con le sanzioni previste dall'articolo 186, comma 2. Si applicano le disposizioni dell'articolo 186, comma 2-bis.".

#### Art. 1-*quater*.

*(Sanzione accessoria della sospensione o della revoca del documento di guida per ciclomotori e modificazioni alle norme sulla revoca della patente)*

4. Dopo l'articolo 218 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni, è aggiunto il seguente:

"Art. 218-bis. - *(Sanzione accessoria della sospensione o della revoca della patente e del certificato di idoneità per la guida di ciclomotori)*. - 1. Nell'ipotesi in cui il presente codice prevede la sanzione amministrativa accessoria della sospensione o della revoca della patente, essa si applica anche ai conducenti muniti di patente che guidano ciclomotori.

2. Le sanzioni di cui al comma 1 si applicano negli stessi casi e con analoga procedura anche ai conducenti muniti di certificato di idoneità alla guida di ciclomotori.».

5. All'articolo 222 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni, dopo il comma 3 è aggiunto il seguente:

"3-bis. Il giudice applica la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente nella ipotesi di condanna per omicidio colposo causato da incidente stradale, a seguito di violazione di una delle norme di comportamento o per inosservanza della segnaletica stradale quando la violazione sia stata commessa da conducente in stato di ebbrezza in con-

seguenza dell'uso di bevande alcoliche o di alterazione fisica e psichica correlata con l'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope ai sensi degli articoli 186 e 187."

3. E' abrogato l'articolo 130-bis del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 come introdotto dall'articolo 5-bis del decreto legge 30 giugno 2005, n. 115, convertito con modificazioni in legge 17 agosto 2005, n. 168.

*Art. 1-quinquies.*

*(Disposizioni integrative alle norme che disciplinano il trasporto di persone sui veicoli e sull'uso del casco protettivo)*

2. Al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) all'articolo 169, dopo il comma 10 è aggiunto il seguente:

"10-bis. Alla sanzione pecuniaria amministrativa prevista dal comma 7 consegue il fermo amministrativo del veicolo per novanta giorni e la sospensione della patente per analoga durata, ai sensi del capo I, sezione II, Titolo VI. In caso di recidiva, il fermo amministrativo è di sei mesi e la sospensione della patente è da quattro a dodici mesi.";

b) all'articolo 170, comma 7, le parole «per trenta giorni» sono sostituite con le seguenti: «per novanta giorni e con la sospensione della patente o del certificato di idoneità alla guida di ciclomotori per analoga durata» ed è aggiunto in fine il seguente periodo: «In caso di recidiva, il fermo amministrativo è di sei mesi e la sospensione della patente o del certificato di idoneità alla guida di ciclomotore è da quattro a dodici mesi.»;

c) all'articolo 171, comma 3, le parole «per trenta giorni» sono sostituite con le seguenti: «per novanta giorni e con la sospensione della patente o del certificato di idoneità alla guida di ciclomotori per analoga durata» ed è aggiunto in fine il seguente periodo: «In caso di recidiva, il fermo amministrativo è di sei mesi e la sospensione della patente o del certificato di idoneità alla guida di ciclomotore è da quattro a dodici mesi.»;

d) all'articolo 171, comma 1-bis, lettera b), sono aggiunte in fine le seguenti parole: «, nonché il conducente di ciclomotori con motore elettrico di potenza massima di 1kW e con velocità massima di costruzione di 18 km/h.»;

l) il comma 2-sexies dell'articolo 213 è abrogato».

**1.0.309**

DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, DE ZULUETA, RIPAMONTI,  
TURRONI, ZANCAN

*Dopo l'articolo 1, inserire il seguente:*

«Art. 1-bis.

*(Disposizioni sulla patente a punti e in materia di requisiti, esame di idoneità, durata e conferma della patente di guida)*

1. La tabella dei punteggi prevista all'articolo 126-bis è integrata come segue:

a) sono anteposti i seguenti punti:

art. 9-bis, comma 1 .....	10
art. 9-ter, comma 1 .....	10
art. 10, comma 18 .....	10
art. 10, comma 19 .....	5
art. 79, comma 4 .....	4;

b) la prima parte dell'alinea dell'articolo 146 è così modificata: "comma 2, segnali stradali di obbligo, limitazione o divieto ad eccezione di quelli di divieto di sosta o di fermata,

nei centri abitati .....	2
fuori dei centri abitati .....	4";

c) dopo l'alinea "Art. 154" è aggiunto il seguente:

"Art. 157, comma 1, prima parte, .....	2
comma 4, .....	2
comma 7, .....	4";

d) l'alinea relativo all'articolo 158 è così sostituita:

"Art. 158, comma 1, lettere a), b), c), e), f) g) e h) .....	3
comma 2, lettere b), d), g) e h) .....	2"».

**1.0.43**

DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, DE ZULUETA, RIPAMONTI,  
TURRONI, ZANCAN

*Dopo l'articolo 1, inserire il seguente:*

«Art. 1-bis.

*(Modifiche all'articolo 130-bis del decreto legislativo 30 aprile 1992,  
n. 285)*

1. Al comma 1 dell'articolo 130-bis del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 sopprimere le parole "doppio del".»

---

**1.0.44**

LA COMMISSIONE

*Dopo l'articolo 1, inserire il seguente:*

«Art. 1-bis.

*(Modifiche all'articolo 130-bis del decreto legislativo 30 aprile 1992,  
n. 285)*

1. All'articolo 130-bis del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 sostituire le parole "al comma 9" con le seguenti: "al comma 6"».

---

**1.0.45**

DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, DE ZULUETA, RIPAMONTI,  
TURRONI, ZANCAN

*Dopo l'articolo 1, inserire il seguente:*

«Art. 1-bis.

*(Modifiche all'articolo 142 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)*

1. Il comma 1 dell'articolo 142 del decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

"1. Ai fini della sicurezza della circolazione e della tutela della vita umana la velocità massima non può superare i 110 Km/h per le autostrade e per le strade extraurbane principali, i 90 km/h per le strade extraurbane secondarie e per le strade extraurbane locali, ed i 50 km/h per le strade nei

centri abitati, con la possibilità di elevare tale limite fino ad un massimo di 70 km/h per le strade urbane le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano, previa installazione degli appositi segnali. Nei centri residenziali dei centri urbani la velocità massima non può superare i 30 Km/h."».

---

**1.0.46**

FABRIS, FILIPPELLI, RIGHETTI, PEDRINI

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

*(Modificazioni al Nuovo Codice della Strada in materia di limiti di velocità)*

1. Al comma 1 dell'articolo 142 del nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sopprimere il secondo ed il terzo periodo».

---

**1.0.310**

DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, DE ZULUETA, RIPAMONTI, TURRONI, ZANCAN

*Dopo l'articolo 1, inserire il seguente:*

«Art. 1-bis.

*(Modifiche all'articolo 142 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)*

1. Al comma 1 dell'articolo 142 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sopprimere il secondo periodo».

---

**1.0.470**

MUGNAI

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

All'articolo 142 del nuovo Codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 1, è inserito il seguente:

"1-bis. I limiti di velocità di cui al precedente comma, ad esclusione di quelli previsti per le strade nei centri abitati e per le strade urbane, possono essere derogabili nella misura del 20 per cento, e comunque non possono eccedere i 160 km orari, da coloro che sono in possesso della patente di guida da almeno cinque anni, qualora le caratteristiche di sicurezza del veicolo, le condizioni della strada e del traffico nonché le condizioni atmosferiche lo consentano"».

**1.0.48**

BRUTTI PAOLO, MONTINO, MONTALBANO, VISERTA COSTANTINI

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art.1-bis.

1. All'articolo 142 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 6, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "e, con specifica attestazione documentale";

b) dopo il comma 6, è inserito il seguente:

"6-bis. È fatto obbligo di rendere visibili gli agenti rilevatori. Nel regolamento sono indicate le modalità d'impiego delle apparecchiature e dei mezzi di accertamento delle violazioni, tali da garantire la sicurezza della circolazione stradale e senza esporre ad inutili rischi gli utenti della strada"».

**1.0.311**

DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, DE ZULUETA, RIPAMONTI,  
TURRONI, ZANCAN

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

*(Disposizioni integrative alle norme che disciplinano il trasporto di persone sui veicoli e sull'uso del casco protettivo)*

1. Al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) all'articolo 169, dopo il comma 10 è aggiunto il seguente:

"10-bis. Alla sanzione pecuniaria amministrativa prevista dal comma 7 consegue il fermo amministrativo del veicolo per novanta giorni e la sospensione della patente per analoga durata, ai sensi del capo I, sezione II, titolo VI. In caso di recidiva, si applicano le disposizioni di cui al comma 2-sexies dell'articolo 213";

b) all'articolo 170, comma 7, le parole: "per trenta giorni" sono sostituite con le seguenti: "per novanta giorni e con la sospensione della patente o del certificato di idoneità alla guida di ciclomotori per analoga durata" ed è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "In caso di recidiva, si applicano le disposizioni di cui al comma 2-sexies dell'articolo 213.";

c) all'articolo 171, comma 3, le parole: "per trenta giorni" sono sostituite con le seguenti: "per novanta giorni e con la sospensione della patente o del certificato di idoneità alla guida di ciclomotori per analoga durata" ed è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "In caso di recidiva, si applicano le disposizioni di cui al comma 2-sexies dell'articolo 213.";

d) all'articolo 171, comma 1-bis, lettera b), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: ", nonché il conducente di ciclomotori con motore elettrico di potenza massima di 1 kw e con velocità massima di costruzione di 18 km/h".

2. Al comma 2-sexies dell'articolo 213, sostituire le parole: "È sempre" con le seguenti: "in caso di recidiva è"».

**1.0.501**

IL RELATORE

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

1. All'articolo 170 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, il comma 7 è sostituito dal seguente:

"7. Alle violazioni previste dai commi 1 e 2, oltre alla sanzione pecuniaria amministrativa, consegue il fermo amministrativo del veicolo per sessanta giorni, ai sensi del Capo I, sezione II, del Titolo VI".

2. All'articolo 171 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, il comma 3 è sostituito dal seguente:

"3. Alla sanzione pecuniaria amministrativa prevista dal comma 2 consegue la confisca del veicolo ai sensi dell'articolo 213, comma 2-*sexies*".

3. All'articolo 214 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 1 le parole: "Salvo quanto previsto dal comma 1-*ter*", sono soppresse;

b) il comma 1-*ter* è soppresso.».

---

**1.0.49**

LA COMMISSIONE

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

1. All'articolo 170 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, il comma 7 è sostituito dal seguente:

"7. Alle violazioni previste dai commi 1 e 2, oltre alla sanzione pecuniaria amministrativa, consegue il fermo amministrativo del veicolo per sessanta giorni, ai sensi del Capo I, sezione II, del Titolo VI".

2. All'articolo 171 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 3 le parole "trenta giorni" sono sostituite dalle seguenti: "sessanta giorni".

3. All'articolo 214 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 1 le parole "Salvo quanto previsto dal comma 1-ter", sono soppresse.

b) il comma 1-ter è soppresso.».

---

### **1.0.312**

CICOLANI

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

1. All'articolo 171 del nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1-bis, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

"a) di ciclomotori e motoveicoli a tre o a quattro ruote dotati di sistemi di ritenuta nonché di carrozzeria chiusa";

b) al medesimo comma 1-bis, dopo la lettera b), è inserita la seguente:

"b-bis) di motoveicoli a quattro ruote dotati di sistemi di ritenuta, la cui velocità massima sia inferiore o uguale a 45 km/h";

c) la rubrica è sostituita dalla seguente:

"Uso del casco protettivo per gli utenti di ciclomotori e motoveicoli"».

---

### **1.0.313**

PIANETTA, CARRARA

*Dopo l'articolo 1, inserire il seguente:*

«Art. 1-bis.

1. All'articolo 171 del nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, le parole: "casco protettivo" sono sostituite, ovunque ricorrano, con le seguenti: "casco elettronico di sicurezza"».

---

**1.0.338**

PIANETTA, CARRARA

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

1. Al primo comma dell'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, dopo la lettera 1-ter è inserita la seguente:

"1-ter. 1. Le spese sostenute per l'acquisto del casco elettronico di sicurezza per motocicli, di cui all'articolo 171 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, fino all'importo di 250 euro. Il contribuente ha diritto alla medesima deduzione per ogni persona a suo carico».

**1.0.50**

LA COMMISSIONE

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

1. Il comma 7 bis dell'articolo 174 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

"7-bis. Nei casi previsti dai commi 4, 5 e 6 l'organo accertatore, oltre all'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie, provvede al ritiro immediato della carta di circolazione e della patente di guida, impedendo di fatto la prosecuzione del viaggio se non dopo aver effettuato i prescritti periodi di pausa o di riposo e dispone che, con tutte le cautele, il veicolo sia condotto in luogo idoneo per la sosta, ove dovrà permanere per il periodo necessario. Del provvedimento è fatta menzione nel verbale di contestazione delle violazioni accertate e nello stesso viene altresì indicata l'ora alla quale il conducente può riprendere la circolazione, nonché l'autorizzazione a potersi recare presso l'ufficio più vicino indicato dall'organo accertatore per la restituzione dei documenti ritirati, che l'organo stesso ha provveduto a depositare costì. Chiunque circola durante il periodo in cui è stato intimato di non proseguire il viaggio è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.626,45 a euro 6.506,85, nonché con il ritiro immediato della carta di circolazione e della patente di guida. Trascorso il necessario periodo di riposo, la restituzione dei documenti ritirati deve essere richiesta all'ufficio indicato dall'organo accertatore, che vi provvede dopo la constatazione che il viaggio può essere ripreso nel rispetto delle condizioni richieste dal presente articolo".

2. Il comma 4-*bis* dell'articolo 178 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

"4-*bis*. Nei casi previsti dal comma 3 l'organo accertatore, oltre all'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie provvede al ritiro immediato della carta di circolazione e della patente di guida, impedendo di fatto la prosecuzione del viaggio se non dopo aver effettuato i prescritti periodi di pausa o di riposo e dispone che, con tutte le cautele, il veicolo sia condotto in luogo idoneo per la sosta, ove dovrà permanere per il periodo necessario. Del provvedimento è fatta menzione nel verbale di contestazione delle violazioni accertate e nello stesso viene altresì indicata l'ora alla quale il conducente può riprendere la circolazione, nonché l'autorizzazione a potersi recare presso l'ufficio più vicino indicato dall'organo accertatore per la restituzione dei documenti ritirati, che l'organo stesso ha provveduto a depositare costì. Chiunque circola durante il periodo in cui è stato intimato di non proseguire il viaggio è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.626,45 a euro 6.506,85, nonché con il ritiro immediato della carta di circolazione e della patente di guida. Trascorso il necessario periodo di riposo, la restituzione dei documenti ritirati deve essere richiesta all'ufficio indicato dall'organo accertatore, che vi provvede dopo la constatazione che il viaggio può essere ripreso nel rispetto delle condizioni richieste dal presente articolo"».

---

### **1.0.51/1**

IL RELATORE

*All'emendamento 1.0.51, dopo le parole: «comma precedente» aggiungere le seguenti: «, se a tre o quattro ruote,».*

---

### **1.0.51**

LA COMMISSIONE

*Dopo l'articolo 1, inserire il seguente:*

«Art. 1-*bis*.

*(Modifiche all'articolo 182 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)*

1. All'articolo 182, comma 6 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è aggiunto il seguente:

"6-*bis*. I velocipedi di cui al comma precedente possono svolgere anche servizio pubblico di taxi e di noleggio con conducente, rispettivamente ai sensi degli articoli 85 e 86"».

---

**1.0.314**

BOSCETTO

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

*(Disposizioni in materia di guida in stato di ebbrezza alcolica o di alterazione psicofisica correlata all'uso di sostanze stupefacenti)*

1. All'articolo 186, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

"a). il comma 2 è sostituito dal seguente:

"2. Chiunque guida in stato di ebbrezza è punito, ove il fatto non costituisca più grave reato, con l'arresto fino a sei mesi e con l'ammenda da euro 5.000,00 a euro 20.000,00. Con la sentenza di condanna, anche a pena condizionalmente sospesa, è sempre disposta la confisca del veicolo con il quale è stato commesso il reato. Se dalla violazione deriva un incidente stradale, si applica la reclusione fino ad un anno e la multa da euro 10.000,00 a euro 40.000,00. All'accertamento del reato consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da sei mesi a tre anni ai sensi del capo II, sezione II, del Titolo VI. La patente è sempre revocata ai sensi del capo II, sezione II, del Titolo VI quando la violazione è commessa dal conducente di un autobus o di un veicolo di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, ovvero di complessi di veicoli. Ai fini del ritiro della patente, si applicano le disposizioni dell'articolo 223. L'autorità di polizia che accerta la violazione deve disporre il sequestro del veicolo, nonchè la sua rimozione e il trasporto in apposito luogo di custodia. Il veicolo sequestrato non può essere affidato in custodia al trasgressore.";

b) dopo il comma 2 è aggiunto il seguente:

"2-bis. La competenza a giudicare i reati di cui ai commi 2 e 7 appartiene al tribunale. Non si applicano le disposizioni dell'articolo 445, comma 1, del codice di procedura penale.".

c) al comma 7 è aggiunto, in fine il seguente periodo: "Si applicano le disposizioni del comma 8".

2. All'articolo 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) il comma 1 è sostituito dal seguente:

"1. Chiunque guida in stato di alterazione fisica e psichica dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope è punito, ove il fatto non costituisca più grave reato, con le sanzioni previste dall'articolo 186, comma 2".

b) il comma 7 è sostituito dal seguente:

"7. Si applicano le procedure dell'articolo 186, commi 2 e 2-bis";

c) al comma 8 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Si applicano le disposizioni del comma 7 e dell'articolo 186 comma 8"».

### **1.0.315**

FABRIS, FILIPPELLI, RIGHETTI, PEDRIZZI

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

*(Disposizioni in materia di guida in stato di ebbrezza alcolica o di alterazione psicofisica correlata all'uso di sostanza stupefacenti)*

1. All'articolo 186, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

"a). il comma 2 è sostituito dal seguente:

"2. Chiunque guida in stato di ebbrezza è punito, ove il fatto non costituisca più grave reato, con l'arresto fino a sei mesi e con l'ammenda da euro 5.000,00 a euro 20.000,00. Con la sentenza di condanna, nache a pena condizionalmente sospesa, è sempre disposta la confisca del veicolo con il quale è stato commesso il reato. Se dalla violazione deriva un incidente stradale, si applica la reclusione fino ad un anno e la multa da euro 10.000,00 a euro 40.000,00. All'accertamento del reato consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da sei mesi a tre anni ai sensi del capo II, sezione II, del Titolo VI. La patente è sempre revocata ai sensi del capo II, sezione II, del Titolo VI quando la violazione è commessa dal conducente di un autobus o di un veicolo di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, ovvero di complessi di veicoli. Ai fini del ritiro della patente, si applicano le disposizioni dell'articolo 223. L'autorità di polizia che accerta la violazione deve disporre il sequestro del veicolo, nonchè la sua rimozione e il trasporto in apposito luogo di custodia. Il veicolo sequestrato non può essere affidato in custodia al trasgressione.";

b) dopo il comma 2 è aggiunto il seguente:

"2-bis. La competenza a giudicare i reati di cui ai commi 2 e 7 appartiene il tribunale. Non si applicano le disposizioni dell'articolo 445, comma 1, del codice di procedura penale.".

c) al comma 7 è aggiunto, in fine il seguente periodo: "Si applicano le disposizioni del comma 8".

2. All'articolo 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) il comma 1 è sostituito dal seguente:

"1. Chiunque guida in stato di alterazione fisica e psichica dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope è punito, ove il fatto non costituisca più grave reato, con le sanzioni previste dall'articolo 186, comma 2".

b) il comma 7 è sostituito dal seguente:

"7. Si applicano le procedure dell'articolo 186, commi 2 e 2-bis";

c) al comma 8 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Si applicano le disposizioni del comma 7 e dell'articolo 186 comma 8"».

---

### 1.0.316

DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, DE ZULUETA, RIPAMONTI, TURRONI, ZANCAN

*Dopo l'articolo 1, inserire il seguente:*

«Art. 1-bis.

1. All'articolo 186, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

"a). il comma 2 è sostituito dal seguente:

"2. Chiunque guida in stato di ebbrezza è punito, ove il fatto non costituisca più grave reato, con l'arresto fino a sei mesi e con l'ammenda da euro 5.000,00 a euro 20.000,00. Con la sentenza di condanna, anche a pena condizionalmente sospesa, è sempre disposta la confisca del veicolo con il quale è stato commesso il reato. Se dalla violazione deriva un incidente stradale, si applica la reclusione fino ad un anno e la multa da euro 10.000,00 a euro 40.000,00. All'accertamento del reato consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da sei mesi a tre anni ai sensi del capo II, sezione II, del Titolo VI. La patente è sempre revocata ai sensi del capo II, sezione II, del Titolo VI quando la violazione è commessa dal conducente di un autobus o di un veicolo di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, ovvero di complessi di veicoli. Ai fini del ritiro della patente, si applicano le disposizioni dell'articolo 223. Il veicolo, qualora non possa essere guidato da altra persona idonea, può essere fatto trainare fino al luogo indicato dall'interessato o fino alla più vicina autorimessa e lasciato in consegna al proprietario o gestore di essa con le normali garanzie per la custodia.";

b) dopo il comma 2 è aggiunto il seguente:

"2-bis. La competenza a giudicare i reati di cui ai commi 2 e 7 appartiene il tribunale. Non si applicano le disposizioni dell'articolo 445, comma 1, del codice di procedura penale."

2. All'articolo 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) il comma 1 è sostituito dal seguente:

"1. È vietato guidare in condizioni di alterazione fisica e psichica avendo assunto sostanze stupefacenti o psicotrope".

b) il comma 7 è sostituito dal seguente:

"7. Chiunque guida in stato di alterazione fisica e psichica dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope è punito, ove il fatto non costituisca più grave reato, con le sanzioni previste dall'articolo 186, commi 2. Si applicano le disposizioni dell'articolo 186, comma 2-bis"».

---

#### 1.0.52

DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, DE ZULUETA, RIPAMONTI, TURRONI, ZANCAN

*Dopo l'articolo 1, inserire il seguente:*

«Art. 1-bis.

*(Modifiche all'articolo 186 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)*

1. Al comma 9 dell'articolo 186 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 sostituire le parole "1,5 grammi" con le seguenti: "1 grammo"».

---

#### 1.0.53

FABRIS, FILIPPELLI, RIGHETTI, PEDRINI

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente articolo:*

«Art. 1-bis.

*(Modificazioni all'articolo 189 comma 8 del Nuovo Codice della Strada)*

1. Sostituire l'articolo 189, comma 8, del Nuovo Codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, con il seguente:

"8. Il conducente che si fermi e, occorrendo, presti assistenza a coloro che hanno subito danni alla persona, mettendosi immediatamente a

disposizione degli organi di polizia giudiziaria, quando dall'incidente derivi il delitto di omicidio colposo o di lesioni personali colpose, non è soggetto all'arresto stabilito per il caso di flagranza di reato, salvo non ricorrano i presupposti della guida in stato di ebbrezza in conseguenza dell'uso di bevande alcoliche di cui all'articolo 186 ovvero della guida in stato di alterazione psicofisica per uso di sostanze stupefacenti di cui all'articolo 187"».

### **1.0.317**

BOSCETTO

*Dopo l'articolo 1, inserire il seguente:*

«Art. 1-bis.

*(Disposizioni in materia di ricorso al prefetto ed al giudice di pace)*

1. All'articolo 203, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, nel comma 1, ultimo periodo, sono soppresse le parole: "e può essere richiesta l'audizione personale".

2. All'articolo 204 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 1, dopo la parola: "allegati" sono soppresse le seguenti: "sentiti gli interessati che ne abbiano fatta richiesta";

b) dopo il comma 1-ter è soppresso.

3. All'articolo 204-bis del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) il comma 3 è sostituito dal seguente:

"3. Nei giudizi avverso i verbali di accertamento redatti da organi di polizia appartenenti all'Amministrazione dello Stato, la legittimazione passiva spetta al Prefetto. Negli altri casi legittimato passivo è l'ente di appartenenza dell'organo accertatore";

b) il comma 4 è sostituito dal seguente:

"4. Il ricorso è inammissibile qualora sia stato previamente presentato il ricorso di cui all'articolo 203".

c) il comma 5 è sostituito dal seguente:

"5. In caso di rigetto del ricorso, il giudice di pace, con sentenza immediatamente eseguibile, ordina al ricorrente di pagare, entro 30 giorni, all'amministrazione cui appartiene l'organo accertatore, una somma determinata ai sensi dall'articolo 204 comma 1. L'amministrazione cui appartiene l'organo accertatore provvedere a destinare detta somma secondo quanto prescritto dall'articolo 208".

d) il comma 6 è sostituito dal seguente:

"6. La sentenza con cui viene rigettato il ricorso costituisce titolo esecutivo per la riscossione coatta delle somme inflitte dal giudice di pace. Decorsi 30 giorni senza che sia avvenuto il pagamento della somma di cui al comma 5, si applicano le disposizioni dell'articolo 203 comma 3";

e) il comma 7 è sostituito dal seguente:

"7. Fermo restando il principio del libero convincimento, della determinazione della sanzione, il giudice di pace non può applicare una sanzione inferiore alla somma determinata ai sensi dell'articolo 204 comma 1";

f) dopo il comma 9 è inserito il seguente:

"10. Il ricorso ai sensi del presente articolo non è ammesso avverso i verbali di accertamento delle violazioni per le quali non è consentito il pagamento in misura ridotta. Si applicano le disposizioni di cui all'articolo 205"».

---

### 1.0.318

IL RELATORE

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

1. All'articolo 213 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successivamente modificazioni il comma 2-*sexies* è soppresso,».

---

### 1.0.319

BOBBIO Luigi

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

*(Modifiche all'articolo 213 del nuovo codice della strada, decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)*

All'articolo 213 il comma 2-*sexies* è sostituito dal seguente:

2-*sexies*. In tutti i casi in cui un ciclomotore o, comunque, un veicolo siano stati adoperati per commettere una delle violazioni amministrative previste dal presente decreto legislativo agli articoli 169, comma

2, 170 e 171 o per commettere un reato, sia che la violazione amministrativa o il reato siano stati commessi da un detentore maggiorenne o da un detentore minorenni, l'Autorità di Polizia che procede deve disporre il sequestro del motoveicolo per il periodo di sei mesi applicando, inoltre, congiuntamente la sanzione pecuniaria da 1.000 a 5.000 euro.

A cura della medesima Autorità di Polizia il motoveicolo sottoposto a sequestro dovrà essere rimosso e trasportato in specifico deposito individuato ai sensi dell'articolo 214-*bis*, ponendo a carico del proprietario le spese di trasporto e custodia. Alla scadenza del periodo di sei mesi, sarà facoltà del proprietario, entro il termine perentorio di dieci giorni, previa esibizione all'Autorità di polizia procedente delle ricevute attestanti il pagamento della sanzione pecuniaria e delle spese di trasporto e custodia, e su rilascio del conseguente relativo nulla osta, ottenere il dissequestro e la consegna del motoveicolo.

In caso contrario, alla scadenza del termine di dieci giorni, la competente Autorità territoriale di Governo disporrà la confisca del motoveicolo.

Il provvedimento di sequestro non può essere sospeso in via cautelare se non previa querela di falso nei confronti degli ufficiali ed agenti di polizia procedenti».

---

### 1.0.320

BOSCETTO

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-*bis*.

*(Disposizioni in materia di confisca dei veicoli a due ruote)*

1. All'articolo 213, del decreto legislativo del 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, il comma 2-*sexies* è sostituito dal seguente:

"2-*sexies*. È sempre disposta la confisca in tutti i casi in cui un ciclomotore o un motociclo sia stato adoperato per commettere una delle violazioni amministrative di cui all'articolo 171 o per commettere un reato, sia che la violazione amministrativa o il reato sia stato commesso da un detentore maggiorenne, sia che sia stato commesso da un detentore minorenni. È altresì disposta la confisca quando, nel corso di un biennio, con un ciclomotore o un motociclo sia stata commessa, per almeno due volte, una delle violazioni amministrative di cui agli articoli 169, commi 2 e 7 e 170 comma 2"».

---

**1.0.502**

IL RELATORE

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

1. All'articolo 213 del decreto legislativo del 30 aprile 1992, n. 285, il comma 2-*sexies*, è sostituito dal seguente:

"È sempre disposta la confisca del veicolo in tutti i casi in cui un ciclomotore o un motoveicolo sia stato adoperato per commettere una delle violazioni amministrative di cui all'articolo 171 ovvero nel caso in cui un ciclomotore o un motoveicolo sia stato adoperato per commettere un reato, sia che la violazione amministrativa o il reato siano stati commessi da un conducente maggiorenne, sia che siano stati commessi da un conducente minorenni."

2. A far data dall'entrata in vigore della presente legge sono annullati i provvedimenti di sequestro di ciclomotori o di motoveicoli già disposti, quali sanzioni amministrative accessorie per le violazioni di cui agli articoli 169, commi 2 e 7, e 170 CdS, ai sensi del citato comma 2-*sexies*».

**1.0.570**

LA COMMISSIONE

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

*(Modifiche all'articolo 213 del Nuovo codice della strada,  
decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)*

All'articolo 213, comma 2-*sexies* del decreto legislativo del 30 aprile 1992, n. 285, il primo periodo è sostituito dal seguente: "È sempre disposto il sequestro per 30 giorni in tutti i casi in cui un ciclomotore o un motoveicolo sia stato adoperato per commettere una delle violazioni amministrative di cui all'articolo 171 ed è sempre disposta la confisca nel caso in cui un ciclomotore o un motoveicolo sia stato adoperato dal proprietario per commettere un reato, sia che la violazione amministrativa o il reato siano stati commessi dal proprietario conducente maggiorenne, sia che siano stati commessi dal proprietario conducente minorenni"».

**1.0.321**

CARRARA

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

*(Modifiche all'articolo 213 del Nuovo codice della strada)*

All'articolo 213, comma 2-*sexies* del Nuovo codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1992) il primo periodo è sostituito dal seguente:

"È sempre disposto il sequestro in tutti i casi in cui un ciclomotore o un motoveicolo sia stato adoperato per commettere una delle violazioni amministrative di cui all'articolo 169, commi 2 e 7, 170 e 171 ed è sempre disposta la confisca nel caso in cui un mezzo sia stato adoperato per commettere un reato, sia che la violazione amministrativa o il reato siano stati commessi da un detentore maggiorenne, sia che siano stati commessi da un detentore minorenni"».

**1.0.58**

BRUTTI PAOLO, MONTINO, MONTALBANO, VISERTA COSTANTINI

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.»

1. All'articolo 213 del decreto legislativo del 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 2-*sexies*, primo periodo, sono abrogate le parole: "per commettere una delle violazioni amministrative di cui agli articoli 169, commi 2 e 7, 170 e 171" e le parole: "la violazione amministrativa o";

b) al comma 2-*sexies*, secondo periodo, le parole: "la violazione" sono sostituite dalle seguenti: "il reato"».

**1.0.322**

PAGLIARULO, CREMA, CARRARA, D'AMICO, MONTI, BONAVITA

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

1. Al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) all'articolo 213, comma 2-*sexies*), sopprimere le parole: "per commettere una delle violazioni amministrative di cui agli articoli 169, commi 2 e 7, 170 e 171 o" e le parole: "la violazione amministrativa o";

b) all'articolo 170, comma 7, sostituire le parole: "Se le violazioni di cui ai commi 1 e 2 sono commesse da conducente minorenne" con le altre: "Per le violazioni di cui ai commi precedenti"».

**1.0.202**

CICCANTI

*Dopo l'articolo 1, inserire il seguente:*

«Art. 1-bis.

All'articolo 213 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, al comma 2-*sexies* dopo la parola: "minorenne.", aggiungere il seguente periodo: "È altresì disposta la confisca del ciclomotore o del motoveicolo nei seguenti casi:

sui motocicli e sui ciclomotori a due ruote il conducente non ha libero uso delle braccia;

sui motocicli e sui ciclomotori a due ruote il conducente non ha libero uso delle mani;

sui motocicli e sui ciclomotori a due ruote il conducente non ha libero uso delle gambe;

sui motocicli e sui ciclomotori a due ruote il conducente non è seduto in maniera corretta;

sui motocicli e sui ciclomotori a due ruote il conducente non regge il manubrio con entrambe le mani (ovvero con una mano in caso di necessità per le opportune manovre o segnalazioni);

sui motocicli e sui ciclomotori a due ruote il conducente trasporta il passeggero non seduto in modo stabile ed equilibrato, nella posizione determinata dalle apposite attrezzature del veicolo;

il conducente di ciclomotori o motocicli a due ruote si fa trainare;

sui motocicli e sui ciclomotori a due ruote il conducente trasporta oggetti non solidamente assicurati;

sui motocicli e sui ciclomotori a due ruote il conducente trasporta oggetti (o animali custoditi in apposita gabbia o contenitore) che sporgono lateralmente rispetto all'asse del veicolo oltre i cinquanta centimetri;

sui motocicli e sui ciclomotori a due ruote il conducente trasporta oggetti (o animali custoditi in apposita gabbia o contenitore) che sporgono longitudinalmente rispetto alla sagoma di esso oltre i cinquanta centimetri;

sui motocicli e sui ciclomotori a due ruote il conducente trasporta oggetti (o animali custoditi in apposita gabbia o contenitore) che gli impediscono o limitano la visibilità;

sui motocicli e sui ciclomotori a due ruote il conducente trasporta animali non custoditi in apposita gabbia o contenitore"».

---

### 1.0.61

BRUTTI PAOLO, MONTINO, MONTALBANO, VISERTA COSTANTINI

*Dopo l'articolo 1, inserire il seguente:*

«Art. 1-bis.

1. Al comma 8 dell'articolo 214 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono abrogate le parole: "È disposta, inoltre, la confisca del veicolo"».

---

### 1.0.323

BOSCETTO

*Dopo l'articolo 1, inserire il seguente:*

«Art. 1-bis.

*(Disposizioni in materia di semplificazione del procedimento di applicazione delle sanzioni accessorie, del ritiro dei documenti, della sospensione della patente di guida e della sospensione della carta di circolazione)*

1. All'articolo 216 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) il comma 1 è sostituito dal seguente:

"1. Nell'ipotesi in cui, ai sensi del presente codice, è stabilita la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della targa, di autorizzazioni o licenze nei casi in cui sono previste, la targa o il documento è ritirato,

contestualmente all'accertamento della violazione, dall'organo accertatore ed inviato, entro i cinque giorni successivi, all'ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri indicato dal titolare del documento medesimo. Per la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della carta di circolazione, del certificato di circolazione per ciclomotori, del certificato di idoneità tecnica per le macchine agricole o della patente, il documento è trattenuto presso i propri uffici dall'organo accertatore, che ne dà comunicazione all'ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri, se si tratta di documenti di circolazione ovvero al Prefetto del luogo di residenza del trasgressore, se trattasi di patente di guida. Del ritiro è fatta menzione nel verbale di contestazione della violazione. Nel regolamento sono stabilite le modalità per consentire il viaggio fino al luogo di custodia. Nei casi di ritiro della targa, si procede al fermo amministrativo del veicolo, ai sensi dell'articolo 214.";

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

"2. La restituzione del documento può essere chiesta dall'interessato soltanto quando ha adempiuto alla prescrizione omessa. Nell'ipotesi di ritiro delle autorizzazioni delle licenze o della targa, la restituzione viene effettuata dall'ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri di cui al comma 1, previo accertamento del compimento delle prescrizioni suddette. Nel caso di ritiro della carta di circolazione, del certificato di circolazione per ciclomotori, del certificato di idoneità tecnica per le macchine agricole o della patente di guida, la restituzione viene effettuata dall'organo accertatore della violazione o dal diverso ufficio di polizia individuato dallo stesso titolare del documento, anche al momento del ritiro dello stesso, il quale, verificato l'adempimento della prescrizione omessa, ne dà comunicazione all'organo di polizia che ha redatto il verbale.";

*c)* il comma 3 è soppresso.

2. All'articolo 217 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

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

"2. La carta di circolazione è trattenuta presso i propri uffici dall'organo accertatore che, entro i cinque giorni successivi all'accertamento della violazione, ne dà comunicazione all'ufficio competente del Dipartimento per i Trasporti Terrestri del luogo della commessa violazione. Dal momento del ritiro, la carta di circolazione resta sospesa per un periodo uguale al minimo stabilito per ciascuna violazione ovvero, in caso di recidiva nella medesima violazione nel periodo di due anni, per un periodo pari alla metà del massimo stabilito per ciascuna violazione. Se la violazione è commessa con veicoli che trasportano merci pericolose, la durata del periodo di sospensione è raddoppiata. Qualora si tratti di carta di cir-

colazione rilasciata da uno Stato estero, la validità è sospesa ai fini della circolazione sul territorio nazionale, con le stesse modalità. L'interdizione alla circolazione è comunicata all'autorità competente dello Stato che ha rilasciato la carta di circolazione e viene annotata sulla stessa a cura dell'organo accertatore. Qualora la carta di circolazione non sia stata ritirata al momento dell'accertamento della violazione, il periodo di sospensione decorre dal momento del successivo ritiro, ovvero, qualora questo non sia stato possibile, dal decimo giorno successivo a quello in cui è stato contestato ovvero notificato al trasgressore il verbale contenente l'invito a consegnare il documento presso il più vicino organo di polizia stradale. Di ciò è fatta menzione nel verbale di contestazione".

b) il comma 3 è sostituito dal seguente:

"3. Al termine del periodo fissato la carta di circolazione, viene restituita all'interessato dall'organo accertatore della violazione o dal diverso ufficio di polizia individuato dallo stesso titolare del documento, anche al momento del ritiro dello stesso. Della restituzione è data comunicazione al prefetto ed all'ufficio del P.R.A. per l'iscrizione nei propri registri. Le modalità per la restituzione del documento agli stranieri sono stabilite nel regolamento.

c) Il comma 4 è soppresso.

d) Il comma 5 è sostituito dal seguente:

"5. Il ricorso al prefetto di cui all'articolo 203 o il ricorso al giudice di pace di cui agli articoli 204-*bis* e 205 si estende alla sanzione accessoria".

3. All'articolo 218 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) il comma 2 è sostituito dal seguente:

"2. La patente di guida ritirata è trattenuta presso i propri uffici dall'organo accertatore che, entro i cinque giorni successivi all'accertamento della violazione, ne dà comunicazione al Prefetto del luogo della commessa violazione, il quale, ove ne ricorrano i presupposti, può riformare o revocare la sanzione accessoria irrogata. Dal momento del ritiro, la patente di guida resta sospesa per un periodo uguale al minimo stabilito per ciascuna violazione ovvero, in caso di recidiva nella medesima violazione nel periodo di due anni, per un periodo pari alla metà del massimo stabilito per ciascuna violazione. Se la violazione è commessa con veicoli che trasportano merci pericolose, la durata del periodo di sospensione è raddoppiata. Qualora si tratti di patente di guida rilasciata da uno Stato estero, la validità è sospesa ai fini della circolazione sul territorio nazionale, con le stesse modalità. L'interdizione alla circolazione è comunicata all'autorità competente dello Stato che ha rilasciato la patente e viene annotata sulla stessa a cura dell'organo accertatore. Qualora la patente di guida non sia stata ritirata al momento dell'accertamento della violazione,

il periodo di sospensione decorre dal momento del successivo ritiro, ovvero, qualora questo non sia stato possibile, dal decimo giorno successivo a quello in cui è stato contestato ovvero notificato al trasgressore il verbale contenente l'invito a consegnare la patente di guida presso il più vicino organo di polizia stradale. Di ciò è fatta menzione nel verbale di contestazione".;

b) l'ultimo periodo del comma 3 è soppresso;

c) il comma 4 è sostituito dal seguente:

"4. Al termine del periodo fissato, la patente di guida viene restituita all'interessato dall'organo accertatore della violazione o dal diverso ufficio di polizia individuato dello stesso titolare del documento, anche al momento del ritiro dello stesso. Della restituzione è data comunicazione al prefetto ed all'ufficio competente del Dipartimento per i Trasporti Terrestri per l'iscrizione nei propri registri.";

d) il comma 5 è sostituito dal seguente:

"5. Il ricorso al prefetto di cui all'articolo 203 o il ricorso al giudice di pace di cui agli articoli 204-*bis* e 205 si estende alla sanzione accessoria"».

---

### 1.0.62

LA COMMISSIONE

*Dopo l'articolo 1, inserire il seguente:*

«Art. 1-*bis*.

*(Norma per accelerare la procedura di revisione dei veicoli)*

All'articolo 216, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni ed integrazioni, sono soppresses le parole "della carta di circolazione, del certificato di idoneità tecnica per le macchine agricole". Conseguentemente al comma 2, dopo le parole "La restituzione viene effettuata dagli enti di cui al comma 1," sono aggiunte le seguenti: "ovvero dall'organo accertatore se si tratta della carta di circolazione o del certificato di idoneità tecnica per le macchine agricole,"».

---

**1.0.324**

DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, DE ZULUETA, RIPAMONTI,  
TURRONI, ZANCAN

*Dopo l'articolo 1, inserire il seguente:*

«Art. 1-bis.

1. Dopo l'articolo 218 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni, è aggiunto il seguente:

"Art. 218-bis.

*(Sanzione accessoria della sospensione o della revoca della patente e del certificato di idoneità per la guida di ciclomotori)*

1. Nell'ipotesi in cui il presente codice prevede la sanzione amministrativa accessoria della sospensione o della revoca della patente, essa si applica anche ai conducenti muniti di patente che guidano ciclomotori.

2. Le sanzioni di cui al comma 1 si applicano negli stessi casi e con analoga procedura anche ai conducenti muniti di certificato di idoneità alla guida di ciclomotori"».

**1.0.325 (testo 2)**

MONTALBANO

*Dopo l'articolo 1, inserire il seguente:*

«Art. 1-bis.

Dopo il comma 2 dell'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito in legge 1° agosto 2002 n. 168, è inserito il seguente:

"2-bis. Qualora l'utilizzazione o l'installazione di dispositivi o mezzi tecnici di controllo del traffico di cui al presente articolo sia disposta o gestita dai Comuni, l'espletamento dei servizi di controllo è svolto limitatamente alle strade o tratti di esse che ricadono nell'ambito del perimetro urbano o dell'accesso al medesimo"».

**1.0.65**

MUGNAI

*Dopo l'articolo 1, inserire il seguente:*

«Art. 1-bis.

*(Modifiche al decreto-legge 10 giugno 2002, n. 129, convertito  
dalla legge 1° agosto 2002, n. 160)*

1. All'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito in legge 1° agosto 2002, n. 160, dopo il comma 4, è inserito il seguente:

"4-bis. I proventi derivanti dalle sanzioni amministrative pecuniarie per violazioni al Codice della strada accertate ai sensi del presente articolo spettano allo Stato e sono destinati alle finalità indicate dall'articolo 208, comma 2, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285."».

**1.0.203**

RONCONI

*Dopo l'articolo 1, inserire il seguente:*

«Art. 1-bis.

*(Destinazione dei proventi derivanti dalle sanzioni amministrative  
per violazioni al codice della strada)*

1. All'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito in legge 1° agosto 2002, n. 160, dopo il comma 4, è inserito il seguente:

"4-bis. I proventi derivanti dalle sanzioni amministrative pecuniarie per violazioni al codice della strada accertate dai funzionari, ufficiali ed agenti dello Stato, nonché da funzionari, ufficiali ed agenti delle regioni, delle province e dei comuni sono devoluti, nella misura del 90 per cento, all'Ente di appartenenza della strada"».

**1.0.640**

LA COMMISSIONE

*Dopo l'articolo 1, inserire il seguente:*

«Art. 1-bis.

*(Destinazione dei proventi derivanti dalle sanzioni amministrative per violazioni al Codice della strada)*

1. Dopo il comma 4 dell'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito in legge 1° agosto 2002, n. 160, è inserito il seguente:

"4-bis. I proventi derivanti dalle sanzioni amministrative pecuniarie per violazioni al Codice della strada accertate ai sensi del presente articolo spettano allo Stato, nella misura dell'80 per cento, e sono destinati alle finalità indicate dall'articolo 208, comma 2, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285."».

**1.0.67**

FABRIS, FILIPPELLI, RIGHETTI, PEDRINI

**Improponibile**

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente articolo:*

«Art. 1-bis.

*(Norme in materia di dispositivi per la sicurezza nelle manovre in retromarcia di veicoli pesanti)*

1. Al fine di rendere più sicura la effettuazione di manovre di retromarcia dei veicoli di grandi dimensioni a campo di visibilità posteriore limitato, è fatto obbligo di allestire i veicoli muniti di impianto di frenatura pneumatica o pneumoidraulica con un dispositivo ausiliario di frenatura destinato a provocare, in modo istantaneo e automatico, l'arresto del veicolo.

2. Il dispositivo di cui al comma 1 deve consistere in uno o più sensori ubicati nella parte posteriore del veicolo capaci di rilevare la presenza di un ostacolo, nonché di provocare, in modo istantaneo e automatico, l'arresto del veicolo, impedendo l'eventuale contatto.».

**1.0.70/1**

GRILLOTTI

*All'emendamento 1.0.70, al comma 1, sostituire le parole: «45 milioni di» con le seguenti: «45 milioni e 225 mila»; conseguentemente, dopo le parole: «Dette maggiori entrate annue sono destinate,» inserire le seguenti: «quanto a 225 mila euro alla prosecuzione dei servizi istituzionali in rete di pubblica utilità, erogati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, [www.infrastrutturetrasporti.it/appalti](http://www.infrastrutturetrasporti.it/appalti) e [www.legge109-94.it](http://www.legge109-94.it) relativi alla pubblicazione dei bandi *on line*, alla programmazione triennale dei lavori pubblici e al supporto nell'applicazione della legge n. 109 del 1994, e successive modificazioni,».*

**1.0.70**

LA COMMISSIONE

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

*(Miglioramento dei servizi erogati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti)*

1. Con Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze è stabilito un aumento delle tariffe applicabili per le operazioni di cui alla tabella allegata all'articolo 18 della legge 1° dicembre 1986, n. 870, in modo da assicurare su base annua, maggiori entrate pari a 45 milioni di euro. Dette maggiori entrate annue sono destinate, quanto a 15 milioni di euro all'avvio di un processo di riorganizzazione delle strutture centrali e periferiche del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con particolare riguardo alle politiche del personale e alla promozione e sviluppo delle professionalità e quanto a 30 milioni di euro al funzionamento ed allo sviluppo del Centro Elaborazione Dati del Dipartimento dei trasporti terrestri del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in ragione delle aumentate competenze derivanti dalle modifiche apportate al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato a disporre annualmente, a partire dall'anno 2006, l'assegnazione in termini di competenza e di cassa nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, degli stanziamenti di cui al presente comma.

2. In relazione alla pubblica utilità del servizio erogato dal Centro Elaborazione Dati del Dipartimento dei trasporti terrestri del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al fine di garantirne la piena continuità

nelle more del completamento delle procedure per il nuovo affidamento della gestione del servizio medesimo, in deroga a quanto previsto all'articolo 23 della legge 18 aprile 2005, n. 62, è autorizzata l'ulteriore proroga del contratto vigente, per il tempo necessario al completamento delle procedure per il nuovo affidamento, in relazione alla disponibilità finanziaria di cui al precedente comma.».

### 1.0.71

FABRIS, FILIPPELLI, RIGHETTI, PEDRINI

#### **Improponibile**

*Dopo l'articolo 1, aggiungere i seguenti articoli:*

«Art. 1-bis.

*(Nuove norme finalizzate alla individuazione dei prodotti farmaceutici che producono effetti negativi sullo stile e la qualità della guida degli utenti della strada)*

1. La presente legge si applica a tutti i prodotti farmaceutici soggetti o meno a prescrizione medica e presentati sotto qualsiasi forma che producono effetti negativi sullo stile e la qualità della guida degli utenti della strada.

2. Entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministero della salute sono individuati i prodotti farmaceutici di cui al comma 1.

Art. 1-ter

*(Modalità di applicazione)*

1. Sulle confezioni esterne o sui contenitori dei prodotti di cui all'articolo 1 deve essere riportato un simbolo convenzionale di allarme che indichi l'idoneità del farmaco a produrre effetti negativi sullo stile e la qualità della guida degli utenti della strada.

2. Qualora le confezioni di prodotti di cui all'articolo 1 fossero troppo piccole per riportare il simbolo di cui al comma 1, il medesimo è riportato in un cartoncino pieghevole, inserito nella confezione, evitando di scrivere sulla piegatura del cartoncino medesimo.

Art. 1-*quater**(Disposizioni transitorie)*

1. Le imprese farmaceutiche e le altre imprese che producono i prodotti di cui all'articolo 1 si uniformano alle disposizioni della presente legge entro il 31 dicembre 2005.

2. La distribuzione dei prodotti indicati all'articolo 1 confezionati prima del 31 dicembre 2005 è consentita fino al 31 dicembre 2006.

Art. 1-*quinquies**(Sanzioni)*

1. Qualora i prodotti di cui all'articolo 1 siano posti in commercio dopo il 31 dicembre 2006 senza l'indicazione del simbolo di cui all'articolo 2, il titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma che va da 10.000 a 25.000 euro.

2. Nell'ipotesi prevista dal comma 1, il Ministro della salute, con provvedimento motivato, ordina al titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio l'adeguamento della confezione, stabilendo un termine per l'adempimento.

3. In caso di mancata ottemperanza entro il termine indicato, il Ministro della salute può sospendere l'autorizzazione all'immissione del prodotto fino al compiuto adempimento.».

**1.0.72**

FABRIS, FILIPPELLI, RIGHETTI, PEDRINI

**Improponibile**

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente articolo:*

«Art. 1-*bis*.

*(Modifiche agli articoli 589, 590 e 593 del codice penale in materia di omicidio colposo, lesioni personali colpose e omissione di soccorso)*

1. All'articolo 589 del codice penale, il secondo comma è sostituito dal seguente:

"Se il fatto è commesso in violazione delle norme di cui agli articoli 186 e 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, la pena è della reclusione da due a sei anni, ovvero da tre a otto anni nei casi previsti dall'articolo 99, primo comma".

2. All'articolo 590 del codice penale, dopo il quarto comma è inserito il seguente:

"Le pene sono aumentate di un terzo se il fatto è commesso in violazione degli articoli 186 e 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni".

3. All'articolo 593 del codice penale, dopo il secondo comma, è inserito il seguente:

"Se il fatto è commesso in violazione delle norme di cui agli articoli 186 e 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, la pena è della reclusione da tre a otto anni, ovvero da quattro a dieci anni nei casi previsti dall'articolo 99, primo comma"».

---

### 1.0.73

FABRIS, FILIPPELLI, RIGHETTI, PEDRINI

#### **Improponibile**

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente articolo:*

«Art. 1-bis.

*(Divieto di vendita per asporto di bevande alcoliche a minori di sedici anni)*

1. All'articolo 689 del codice penale sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il primo comma è sostituito dal seguente:

"L' esercente un' osteria o un altro pubblico spaccio di cibi o bevande, il quale somministra o vende per asporto, in un luogo pubblico o aperto a pubblico, bevande alcoliche a un minore degli anni sedici, o a persona, che appaia affetta da malattia mentale, o che si trovi in manifeste condizioni di deficienza psichica a causa di un'altra infermità, è punito con l'arresto fino a un anno";

b) dopo il primo comma, è inserito il seguente:

"È fatto obbligo per l' esercente un' osteria o un altro pubblico spaccio di bevande alcoliche di esporre nei propri locali cartelli che recano in modo evidente la norma di cui al primo comma"».

---

**1.0.74**

FABRIS, FILIPPELLI, RIGHETTI, PEDRINI

**Improponibile**

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente articolo:*

«Art. 1-bis.

*(Divieto di vendita e somministrazione di bevande alcoliche su aree pubbliche ed in forma ambulante)*

1. Il comma 5 dell'articolo 30 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 114, è abrogato.».

---

**1.0.75**

FABRIS, FILIPPELLI, RIGHETTI, PEDRINI

**Improponibile**

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente articolo:*

«Art. 1-bis.

*(Divieto di vendere e somministrare bevande alcoliche nei locali situati sulle autostrade e sulle strade statali)*

1. Negli esercizi commerciali e nei locali pubblici con accesso sulle strade classificate del tipo A, B e C di cui all'articolo 2, comma 2, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è vietata la vendita e la somministrazione di bevande alcoliche.».

---

**1.0.76**

FABRIS, FILIPPELLI, RIGHETTI, PEDRINI

**Improponibile**

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente articolo:*

«Art. 1-bis.

*(Divieto di vendita e somministrazione di bevande alcoliche mediate l'utilizzo di apparecchiature di distribuzione funzionanti in automatico)*

1. È vietata la vendita e somministrazione di bevande alcoliche mediante l'utilizzo di apparecchiature di distribuzione funzionanti in automatico.».

**1.0.77**

FABRIS, FILIPPELLI, RIGHETTI, PEDRINI

**Improponibile**

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente articolo:*

«Art. 1-bis.

*(Nuove norme finalizzate a promuovere la consapevolezza dei rischi di incidentalità stradale in caso di guida in stato di ebbrezza alcolica)*

1. Tutti i titolari di locali ove si svolgono, con qualsiasi modalità e in qualsiasi tempo, trattenimenti danzanti, congiuntamente all'attività di vendita e somministrazione di bevande alcoliche, devono esporre, all'entrata o all'uscita dei locali, cartelli che riproducono la descrizione della sintomatologia relativa alla concentrazione alcolemica espirata nell'aria alveolare espirata di cui alla tabella A, allegata alla presente legge.

2. Tutti i titolari di locali di cui al comma 1 devono altresì esporre, all'entrata o all'uscita dei locali, cartelli che riproducono le quantità riprodotte in centimetri cubici delle bevande alcoliche più comuni che determinano il superamento del tasso alcolemico per la guida in stato di ebbrezza (0,5 grammi/litro) di cui alle tabelle B, C e D allegate alla presente legge».

TABELLA A

Alcoemia gr/l	Sintomo	Descrizione
Min 0,3	Sobrietà	Nessun sintomo evidente anche se il soggetto può essere più loquace e provare un senso di benessere
0,3/0,80	Euforia	Aumento della sicurezza, diminuzione delle inibizioni, perdita di concentrazione, difficoltà ad eseguire movimenti coordinati e precisi, affievolimento dei processi psicomotori, diminuzione della capacità di guida, vertigini, diminuzione della acuità visiva, riduzione dell'olfatto e del gusto
0,90/1,20	Eccitazione	Instabilità emotiva e perdita di giudizio, calo di coordinazione e percezione sensoriale, mancanza di equilibrio, nausea, desiderio di sdraiarsi, allungamento dei tempi di reazione
1,00/2,00	Frastornamento	Andamento oscillante, allungamento ulteriore dei tempi di reazione, marcata inabilità alla guida, mani e lingua scosse da tremori
1,60/2,70	Confusione	Disorientamento marcato, confusione mentale e vertigini, paura esagerata, rabbia, tristezza, perdita della percezione dei colori, forme e dimensioni, calo della percezione del dolore, equilibrio instabile, possibilità di coma.
2,50/3,70	Stordimento	Apatia, amnesia, inerzia generale, quasi paralisi, netta mancanza di risposta agli stimoli, incapacità di stare in piedi, di camminare, vomito, incontinenza, coma o sonno profondo
3,50/4,50	Incapacità di parlare	Coma e perdita di conoscenza, riflessi quasi nulli o inesistenti, abbassamento della temperatura corporea, circolazione sanguigna e respirazione difficoltosa, possibile decesso
min 5,00	Morte	Conseguenze letali. Decesso per paralisi respiratoria

TABELLA B

## MASCHI

Tipo di bevanda	Gradazione alcolica della bevanda	Peso corporeo espresso in Kg.						
		60	80	65	85	70	90	
	75							Birra normale
Quantità in cm <sup>3</sup> di bevanda che determina il superamento del tasso alcoolemico minimo di 0,5 g/l								
4%	683	739	796	853	910	967	1024	Birra doppio malto
7%	390	423	455	488	520	553	585	Vino da tavola
10%	273	296	319	341	364	387	410	Vino forte
13%	210	228	245	263	280	298	315	Aperitivi
18%	152	164	177	190	202	215	228	Liquori
25%	109	118	127	137	146	155	164	Superalcolici
40%	68	74	80	85	91	97	102	-

TABELLA C

## FEMMINE

Tipo di bevanda	Gradazione alcolica della bevanda	Peso corporeo espresso in Kg.						
		50	70	55	75	60	80	
	65							Birra normale
Quantità in cm <sup>3</sup> di bevanda che determina il superamento del tasso alcoolemico minimo di 0,5 g/l								
4%	488	536	585	634	683	731	780	Birra doppio malto
7%	279	306	334	362	390	418	446	Vino da tavola
10%	195	215	234	254	273	293	312	Vino forte
13%	150	165	180	195	210	225	240	Aperitivi
18%	108	119	130	141	152	163	173	Liquori
25%	78	86	94	101	109	117	125	Superalcolici
40%	49	54	59	63	68	73	78	-

TABELLA D

Tabella litri/cm<sup>3</sup>

- 1 litro = 1000 cm<sup>3</sup>;  
 3/4 litro = 750 cm<sup>3</sup>;  
 1/2 litro = 500 cm<sup>3</sup>;  
 1/8 litro = 125 cm<sup>3</sup>».

**1.0.78**

ZANDA

**Improponibile**

*Dopo l'articolo 1, inserire il seguente:*

«Art.1-bis

*(Interventi in favore dell'utilizzo di GPL e metano per autotrazione)*

1. Per gli interventi finalizzati a promuovere l'utilizzo di GPL e metano per autotrazione, di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto-legge 25 settembre 1997, n. 324, convertito, con modificazioni, dalla legge 25 novembre 1997, n. 403, come modificato dall'articolo 1, commi 53 e 54, della legge 23 agosto 1004, n. 239, è autorizzata la spesa di 70 milioni di euro per gli anni 2006, 2007 e 2008.

2. Dopo il comma 2 dell'articolo 1 del decreto-legge 25 settembre 1997, n. 324, convertito, con modificazioni, dalla legge 25 novembre 1997, n. 403, sono inseriti i seguenti:

"2-bis. L'importo delle agevolazioni per l'installazione di impianti di alimentazione a metano o a GPL può essere recuperato, mediante credito d'imposta di cui all'articolo 29 del decreto-legge 31 dicembre 1996, n. 669, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1997, n. 30, dall'interessato alla filiera di settore, secondo modalità che verranno definite con accordo di programma tra il Ministero delle attività produttive e le associazioni di settore maggiormente rappresentative, ai sensi del regolamento di cui al decreto del Ministro delle attività produttive 2 luglio 2003, n. 183.

2-ter. Il credito d'imposta è utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, successivamente alla comunicazione di avvenuto riconoscimento del contributo. Il credito d'imposta non è rimborsabile, non concorre alla formazione del valore della produzione netta di cui al decreto legislativo 15 dicembre 1997, n. 446, nè dell'imponibile agli effetti delle imposte sui redditi e non rileva ai fini del rapporto di cui all'articolo 96 del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, e successive modificazioni".

3. Il Ministero delle attività produttive, raggiunto il limite dell'ottanta per cento degli stanziamenti disponibili, pubblica un avviso nella Gazzetta Ufficiale indicando la data di sospensione degli interventi finalizzati a promuovere l'utilizzo di GPL e metano per autotrazione.

4. L'efficacia delle disposizioni di cui al comma 2 del presente articolo decorre dalla data di entrata in vigore del decreto del Ministro delle attività produttive, emanato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, che stabilisce le modalità di fruizione del credito d'imposta di cui ai commi 2-bis e 2-ter dell'articolo 1 del decreto-legge 25 settembre

1997, n. 324, convertito, con modificazioni, dalla legge 25 novembre 1997, n. 403, introdotti dal comma 2 del presente articolo, secondo i contenuti dell'accordo di programma ivi indicato.

5. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, pari a 70 milioni di euro per l'anno 2006, si provvede mediante aumento delle aliquote di cui all'allegato 1 del testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative, di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, relative ai prodotti alcolici intermedi e all'alcole etilico al fine di assicurare un maggior gettito complessivo pari a 70 milioni di euro annui.».

---

### 1.0.79

ZANDA

#### **Improponibile**

*Dopo l'articolo 1, inserire il seguente:*

«Art. 1-bis.

*(Nuove norme in materia di mobilità sostenibile)*

1. Al fine di prevenire e ridurre le emissioni inquinanti nei comuni di cui all'articolo 2 del decreto del Ministro dell'ambiente 27 marzo 1998, le imprese e gli enti pubblici con singole unità locali con più di 300 dipendenti e le imprese con complessivamente più di 800 addetti adottano il piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente, compreso quello dirigenziale, individuando a tal fine un responsabile della mobilità aziendale. Il piano è finalizzato alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale e ad una migliore organizzazione degli orari per limitare la congestione del traffico.

2. Il piano viene trasmesso al comune entro il 31 dicembre di ogni anno. Entro i successivi sessanta giorni il comune stipula con l'impresa o l'ente pubblico proponenti eventuali accordi di programma per l'applicazione del piano. Il piano viene aggiornato con un rapporto annuale che deve contenere la descrizione delle misure adottate ed i risultati raggiunti.

3. Nei suddetti comuni viene istituita, presso l'ufficio tecnico del traffico, una struttura di supporto e di coordinamento tra responsabili della mobilità aziendale che mantiene i collegamenti con le amministrazioni comunali e le aziende di trasporto. Le imprese e gli enti con singole unità locali con meno di 300 dipendenti possono individuare i responsabili della mobilità aziendale ed usufruire della struttura di supporto. Tale struttura può avvalersi di consulenze esterne.».

---

**1.0.80**

ZANDA

**Improponibile**

*Dopo l'articolo 1, inserire il seguente:*

«Art. 1-bis.

*(Misure per favorire il rinnovo del parco dei veicoli adibiti a trasporto pubblico nelle aree urbane)*

1. Al fine di contribuire alla spesa dei comuni per interventi destinati alla conversione dei veicoli adibiti a trasporto pubblico in veicoli a trazione elettrica o a metano è riconosciuto al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti uno stanziamento aggiuntivo di 200 milioni di euro per gli anni 2006 e 2007.

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti, da emanare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, sono stabiliti i requisiti dei progetti da ammettere al finanziamento e le modalità di assegnazione dei contributi ai comuni interessati.

3. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo, si provvede mediante aumento delle aliquote di cui all'allegato 1 del testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative, di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, relative ai prodotti alcolici intermedi e all'alcole etilico al fine di assicurare un maggior gettito complessivo pari a 200 milioni di euro annui.».

**1.0.81**

ZANDA

**Improponibile**

*Dopo l'articolo 1, inserire il seguente:*

«Art. 1-bis.

*(Fondo per la ricerca e lo sviluppo dell'uso dell'idrogeno)*

1. Al fine di promuovere progetti di ricerca e di sviluppo dell'uso dell'idrogeno quale vettore energetico prodotto dalle fonti rinnovabili di cui all'articolo 2, lettera *a*) del decreto legislativo 29 dicembre 2003, n. 387 è istituito, presso il Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca, un apposito fondo con dotazione complessiva di 50 milioni di euro per l'anno 2005.

2. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, di concerto con i Ministri dell'ambiente e della tutela del territorio, delle infrastrutture e dei trasporti e delle attività produttive, sentite le competenti Commissioni parlamentari, sono definiti i criteri e le disposizioni, anche economiche, per la definizione dei criteri di gestione del fondo di cui al comma 1.

3. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo, si provvede mediante aumento delle aliquote di cui all'allegato 1 del testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative, di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, relative ai prodotti alcolici intermedi e all'alcole etilico al fine di assicurare un maggior gettito complessivo pari a 50 milioni di euro annui.».

---

## 1.0.82

ZANDA

### Improponibile

*Dopo l'articolo 1, inserire il seguente:*

«Art. 1-bis.

*(Finanziamenti ai comuni per l'utilizzo del metano per autotrazione)*

1. Al fine di incentivare un maggiore impiego del metano per autotrazione nelle grandi aree metropolitane indicate dal testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, e successive modificazioni, nelle ulteriori aree individuate dalle regioni ai sensi del decreto legislativo 4 agosto 1999, n. 351, e sulla rete autostradale, i finanziamenti ai comuni per la realizzazione di impianti di distribuzione di metano e per l'erogazione di incentivi ai cittadini e agli operatori di cui al decreto del Direttore generale del Servizio inquinamento atmosferico e rischi industriali del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio 21 dicembre 2001, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 145 del 22 giugno 2002 sono incrementati di 200 milioni di euro per ciascuno degli anni 2006 e 2007.

2. I soggetti destinatari degli incentivi di cui al comma 1 sono:

a) le aziende che gestiscono servizi di trasporto pubblico locale, anche integrativi e complementari;

b) le aziende che gestiscono, a qualunque titolo, servizi di pubblica utilità;

c) le aziende o i singoli imprenditori che gestiscono servizi di trasporto pubblico di piazza, servizi di noleggio con conducente, altri servizi di noleggio.

3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, sono stabiliti i quantitativi e le modalità di assegnazione dei contributi ai comuni interessati.

4. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo, si provvede mediante aumento delle aliquote di cui all'allegato 1 del testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative, di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, relative ai prodotti alcolici intermedi e all'alcole etilico al fine di assicurare un maggior gettito complessivo pari a 200 milioni di euro annui.».

---

### 1.0.83

ZANDA

#### **Improponibile**

*Dopo l'articolo 1, inserire il seguente:*

«Art. 1-bis.

*(Misure per incrementare l'utilizzo del metano e del GPL in autotrazione)*

1. Per le finalità previste dall'articolo 1 del decreto-legge 25 settembre 1997, n. 324, convertito, con modificazioni, dalla legge 25 novembre 1997, n. 403, concernente la concessione di contributi per la rottamazione degli autoveicoli, è autorizzata la spesa, in aggiunta a quella prevista dall'articolo 145, comma 6, della legge 23 dicembre 2000, n. 388, di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2006, 2007 e 2008, da destinare alla concessione di contributi per l'acquisto di autoveicoli alimentati a metano o a GPL, di motocicli e ciclomotori elettrici, di biciclette a pedalata assistita, nonché per l'installazione, sui veicoli a benzina esistenti, di un impianto di alimentazione a metano o a GPL, in conformità delle definizioni adottate con decreto del Ministro dell'ambiente 5 aprile 2001, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 117 del 22 maggio 2001.

2. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo, si provvede mediante aumento delle aliquote di cui all'allegato 1 del testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative, di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, relative ai prodotti alcolici intermedi e all'alcole etilico al fine di assicurare un maggior gettito complessivo pari a 5 milioni di euro annui.».

---

**1.0.84**

VERALDI

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

1. È abrogato il comma 13 dell'articolo 14 del decreto legislativo 29 marzo 2004, n. 99, e successive modificazioni».

Conseguentemente il titolo del decreto-legge è così modificato:

«Misure urgenti in materia di guida dei veicoli, patente a punti e trasporto».

**1.0.85**

VERALDI

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

*(Abrogazione di disposizioni in materia di assistenza automobilistica)*

1. È soppresso il corso di formazione professionale previsto dal comma 3 della legge 8 agosto 1991, n. 264, disciplinante l'attività di consulenza ed assistenza automobilistica, e successive modificazioni; sono sopprese inoltre tutte le disposizioni che in detta legge e nella legge 4 gennaio 1994, n. 11, vi fanno riferimento. È conseguentemente soppresso il vincolo di frequenza del citato corso per l'autorizzazione definitiva all'esercizio della menzionata attività e per l'accesso all'esame di cui all'articolo 5 della predetta legge 264/1991 ferme le deroghe previste al possesso del titolo di studio».

Conseguentemente, il titolo del decreto-legge è così modificato:

«Misure urgenti in materia di guida dei veicoli, patente a punti e trasporto».

**1.0.328**

BOSCKETTO

**Improponibile**

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

*(Istituzione del Centro di coordinamento nazionale in materia di viabilità)*

1. Per fronteggiare le crisi che interessano le reti stradali ed autostradali, derivanti da avversità atmosferiche o da altri eventi anche connessi con l'attività dell'uomo e per garantire un più funzionale ed efficace coordinamento dei soggetti coinvolti a diverso titolo nell'attività di gestione della mobilità e delle situazioni di crisi, è formalmente istituito, presso il Ministero dell'interno, il Centro di coordinamento nazionale in materia di viabilità, già disciplinato dal decreto del Ministro dell'interno di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in data 27 gennaio 2005.

2. A livello periferico l'attività del Centro di coordinamento nazionale in materia di viabilità è assicurata per il tramite di strutture di coordinamento temporanee che assumono la denominazione di Comitato operativo per la viabilità, istituite presso ogni prefettura - ufficio territoriale del Governo.

3. Al Centro di coordinamento nazionale in materia di viabilità ed ai Comitati operativi per la viabilità continuano ad applicarsi le norme contenute nel decreto interministeriale di cui al comma 1».

**1.0.329**

DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, DE ZULUETA, RIPAMONTI, TURRONI, ZANCAN

*Dopo l'articolo 1, inserire il seguente:*

«Art. 1-sexies.

*(Disposizioni relative ai veicoli dei corpi e dei servizi di polizia provinciale)*

1. I veicoli in dotazione dei corpi e dei servizi di polizia provinciale e municipale, destinati esclusivamente all'impiego nei servizi di polizia stradale di cui all'articolo 11 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, non sono soggetti all'obbligo di iscrizione nel pubblico registro automobilistico, previsto dal regio decreto-legge 15 marzo 1927, n. 436, convertito in legge 19 febbraio 1928, n. 510.

2. Ai veicoli di cui al comma 1 non si applicano altresì le disposizioni contenute nell'articolo 5, comma 31, del decreto-legge 30 dicembre 1982, n. 953, convertito, con modificazioni, in legge 28 febbraio 1983, n. 53.».

---

**1.0.330**

CICOLANI

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

*(Revisione straordinaria dei limiti massimi di velocità sulla rete stradale di interesse nazionale)*

1. Al fine di garantire migliori condizioni di sicurezza e fluidità della circolazione, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, l'ANAS spa provvede alla revisione organica dei limiti di velocità localizzati sull'intera rete stradale di competenza; la revisione è ispirata a criteri di omogeneità, uniformità ed efficienza nel rispetto delle norme comunitarie ed internazionali in materia».

---

**1.0.331**

IL RELATORE

**Improponibile**

*Dopo l'articolo 1, inserire il seguente:*

«Art. 1-bis.

1. Le regolazioni debitorie dei disavanzi delle ferrovie concesse e in ex gestione commissariale governativa, comprensivi degli oneri di trattamento di fine rapporto, maturati alla data del 31 dicembre 2000, previste dall'articolo 145, comma 30, della legge 23 dicembre 2000, n. 388, si intendono definite nei termini delle istruttorie effettuate congiuntamente dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dal Ministero dell'economia e delle finanze a seguito delle comunicazioni effettuate e delle istanze formulate dalle Aziende interessate entro il 31 agosto 2005».

---

**1.0.332**

IL RELATORE

**Improponibile**

*Dopo l'articolo 1, inserire il seguente:*

«Art. 1-bis.

1. All'articolo 1 del decreto-legge 21 settembre 2005, n. 184, dopo il comma 2 è aggiunto il seguente:

«3. La disposizione di cui all'articolo 3, comma 3, della legge 15 dicembre 1990, n. 385, per le aziende i cui servizi non abbiano formato oggetto di delega di funzioni ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modificazioni, è da intendersi estesa anche alle opere di ammodernamento e potenziamento finanziate con le leggi 4 dicembre 1996, n. 611, 7 dicembre 1999, n. 472, 23 dicembre 1999, n. 488 e 23 dicembre 2000, n. 388».

**1.0.333**

BOSCETTO

**Improponibile**

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

*(Disposizioni in materia di trasporto)*

1. La disposizione di cui all'articolo 3, comma 3, della legge 15 dicembre 1990, n. 385, per le aziende i cui servizi non hanno formato oggetto di delega di funzioni ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modificazioni, è da intendere estesa anche alle opere di ammodernamento e di potenziamento finanziate dal decreto-legge 4 ottobre 1996, n. 517, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1996, n. 611, e dalle leggi 7 dicembre 1999, n. 488, e 23 dicembre 2000, n. 388, e successive modificazioni».

**1.0.334**

IL RELATORE

**Improponibile**

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

1. È istituita, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato, entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, una banca dati presso il Centro elaborazione dati del Dipartimento dei trasporti terrestri – Direzione generale per la motorizzazione – dedicata alla registrazione anagrafica dei conducenti professionali di nazionalità italiana in possesso di patente di categoria B, B+E, C o C+E che detengano anche il cosiddetto «CFP» Certificato di formazione professionale necessario per il trasporto in regime ADR di merci pericolose, conseguito presso uno stato estero aderente al trattato internazionale ADR.

Si intende per registrazione anagrafica, la annotazione delle generalità del conducente, dei dati del CFP (data di conseguimento, organismo che ha provveduto al rilascio, nazione presso la quale è stata conseguita l'abilitazione). L'iscrizione alla banca dati è obbligatoria. L'iscrizione è effettuata, presso uno qualunque degli Uffici della Motorizzazione civile presenti in ambito provinciale, a partire dal 91° giorno dalla data di entrata in vigore della presente legge. Chiunque, conducente di nazionalità italiana che abbia conseguito il Certificato di formazione professionale (CFP) in uno stato estero, guidi oltre il 180° giorno dalla data di entrata in vigore della presente legge, un mezzo in regime ADR, senza aver adempiuto all'obbligo dell'iscrizione, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di euro 500. Per l'iscrizione si applica la tariffa di cui al punto 2 della tabella 3 annessa alla legge 1° dicembre 1986 n. 870».

**1.0.335**

IL RELATORE

**Improponibile**

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

*(Osservatorio nazionale per la sicurezza dei trasporti)*

1. Ferme restando le competenze, anche in ordine al coordinamento tecnico-operativo, della Presidenza del Consiglio, Dipartimento per la protezione civile, nonché del Ministero dell'interno dell'Agenzia per la sicurezza del volo, è istituito, senza ulteriori oneri a carico del bilancio dello Stato, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'Osservatorio nazio-

nale per la sicurezza dei trasporti, il quale ha sede in Roma presso la centrale operativa del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto.

2. L'Osservatorio di cui al comma 1 assicura, anche mediante idonee connessioni e reti telematiche, il coordinamento e il controllo delle informazioni inerenti alla sicurezza nell'effettuazione delle varie modalità di trasporto, in relazione anche a tutti gli eventi che comunque incidono sul regolare svolgimento dei servizi di trasporto, fornendo in tal senso ausilio e supporto informativo e tecnico-operativo agli enti ed organi preposti ai singoli settori. L'Osservatorio, che agisce in connessione con le Amministrazioni e gli enti pubblici competenti nonché con gli esercenti dei servizi pubblici di trasporto, fornisce altresì ausilio tecnico ed informativo nell'individuazione di adeguati *standard* di riferimento, finalizzati al raggiungimento degli obiettivi di sicurezza e di miglioramento del servizio.

3. Con proprio decreto il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti emana direttive per l'organizzazione dell'Osservatorio di cui al comma 1 e per i relativi sistemi di connessione».

---

**1.0.336**

GRILLO

**Improponibile**

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 1-bis.

1. All'articolo 32 della legge 11 febbraio 1994, al comma 4-bis, dopo le parole: "tutte le disposizioni" sono inserite le seguenti: "ancorchè previste da leggi speciali"».

---

**1.0.337**

GRILLO

**Improponibile**

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

«Art. 6-bis.

*(Disposizioni concernenti ANAS spa)*

1. All'articolo 7 del decreto-legge 8 luglio 2002, n. 138, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 2002, n. 178, a decorrere dal 1° gennaio 2006 sono apportate le seguenti modifiche:

a) il comma 1-bis è abrogato;

b) al comma 1-*quater*, primo periodo, le parole: "alla somma del valore netto della rete autostradale e stradale nazionale di cui al comma 1-*bis* e del" sono sostituite dalla seguente: "al";

c) al comma 1-*quinquies*, le parole: "La riscossione delle entrate derivanti dall'utilizzazione dei beni demaniali trasferiti all'ANAS spa ai sensi del comma 1-*bis*" sono sostituite dalle seguenti: "Sono di competenza di ANAS spa le entrate derivanti dall'utilizzazione dei beni demaniali relativamente ai quali esercita i diritti ed i poteri dell'ente proprietario in virtù della concessione di cui al comma 2, la cui riscossione";

d) al comma 3, lettera d), la parola: "trenta" è sostituita dalla seguente: "sessanta" e sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "nonchè le modalità di revisione e aggiornamento dei parametri definiti ai sensi del presente comma anche ai fini del rispetto dell'attuazione della lettera d-*ter*)";

e) al comma 3 sono aggiunte le seguenti lettere:

"d-*bis*) le modalità per l'assoggettamento a pedaggi figurativi o corrispettivi di servizio a valori di mercato da parte di ANAS spa di tratte stradali o autostradali oggetto della concessione, nonchè le modalità per la determinazione del corrispettivo di concessione, che andrà a compensazione delle risorse di cui alla lettera c); a tal fine ANAS spa può, previa autorizzazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentite le competenti Commissioni parlamentari, affidare in sub-concessione a società a capitale interamente pubblico i compiti ad essa affidati di cui all'articolo 2, comma 1, lettere a), b) e c), del decreto legislativo 26 febbraio 1994, n. 143, relativamente a tratte stradali e autostradali assoggettate a pedaggi figurativi o corrispettivi di servizio a valore di mercato;

d-*ter*) che i pedaggi figurativi o corrispettivi di servizio a carico dello Stato, di cui alla lettera d-*bis*), devono risultare non superiori ai trasferimenti disposti sulla base della disciplina precedentemente vigente che vengono contestualmente soppressi".

2. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato».

---



## Allegato B

### **Congedi e missioni**

#### **Sono in congedo i senatori:**

Alberti Casellati, Antonione, Baldini, Bettamio, Bosi, Cherchi, Ciccanti, Costa, Cursi, Cutrufo, D'Alì, Giuliano, Guzzanti, Iervolino, Lauro, Malan, Manfredi, Mantica, Massucco, Novi, Pellicini, Rizzi, Sestini, Siliquini, Tarolli, Vegas, Ventucci e Vizzini.

#### **Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori:**

Bonfietti e Provera, per attività della 3<sup>a</sup> Commissione permanente;  
Palombo, per attività della 4<sup>a</sup> Commissione permanente;  
Turrone, per attività della 13<sup>a</sup> Commissione permanente;  
Budin, per attività dell'Assemblea parlamentare dell'Unione dell'Europa occidentale;  
Giovannelli e Rigoni, per attività dell'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa;  
Andreotti, Coviello e Saporito, per attività dell'Unione interparlamentare;  
Contestabile, Maritati e Stiffoni, per attività di rappresentanza del Senato;  
Greco e Valditara, per partecipare a un incontro internazionale.

### **Disegni di legge, trasmissione dalla Camera dei deputati**

Modifiche alle norme per l'elezione della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica (3633)  
(presentato in data 14/10/2005)  
*C.2620 approvato in testo unificato dalla Camera dei Deputati (TU con C.6052, C.2712, C.3304, C.3560, C.5613, C.5651, C.5652, C.5908).*

### **Disegni di legge, annuncio di presentazione**

Sen. Falcier Luciano  
Incentivi per il rilancio del turismo (3634)  
(presentato in data 18/10/2005);

DDL Costituzionale  
Sen. Cossiga Francesco  
Attribuzioni del Presidente della Repubblica (3635)  
(presentato in data 19/10/2005).

### Disegni di legge, assegnazione

*In sede referente*

*1<sup>a</sup> Commissione permanente Aff. cost.*

Modifiche alle norme per l'elezione della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica (3633)

previ pareri delle Commissioni 2<sup>a</sup> Giustizia

*C.2620 approvato in testo unificato dalla Camera dei Deputati (TU con C.6052, C.2712, C.3304, C.3560, C.5613, C.5651, C.5652, C.5908)*

(assegnato in data 14/10/2005).

### Disegni di legge, presentazione di relazioni

*A nome della 3<sup>a</sup> Commissione permanente Aff. esteri*

in data 14/10/2005 il senatore Provera Fiorello ha presentato la relazione sul disegno di legge:

«Ratifica ed esecuzione della Decisione VII/2 della Conferenza delle Alpi sul Segretariato permanente della Convenzione per la protezione delle Alpi, con Allegati, adottata a Merano il 19 novembre 2002 dai Ministri dell'ambiente dei Paesi aderenti alla Convenzione medesima, nonché dell'Accordo fra il Governo della Repubblica italiana ed il Segretariato permanente della Convenzione delle Alpi relativo alla Sede operativa distaccata di Bolzano, fatto a Bolzano il 13 settembre 2003» (3149-B)

S.3149 approvato dal Senato della Repubblica; C.5859 approvato con modificazioni dalla Camera dei Deputati;

in data 14/10/2005 il senatore Pianetta Enrico ha presentato la relazione sul disegno di legge:

«Ratifica ed esecuzione del Protocollo n. 14 alla Convenzione per la salvaguardia dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali, emendante il sistema di controllo della Convenzione, fatto a Strasburgo il 13 maggio 2004»

(3546) C.5912 approvato dalla Camera dei Deputati.

### Governo, trasmissione di atti

La Presidenza del Consiglio dei ministri, con lettere in data 6 e 11 ottobre 2005, ha inviato, ai sensi dell'articolo 8-ter del decreto del Presidente della Repubblica 10 marzo 1998, n. 76, come modificato dal decreto del Presidente della Repubblica 23 settembre 2002, n. 250, tre decreti concernenti:

autorizzazione all'utilizzo delle economie di spesa sul contributo assegnato per il restauro della Chiesa di S. Pietro Apostolo, Comune di Rose

(CS), finanziate con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri in data 7 luglio 2005 concernente la ripartizione della quota dell'otto per mille dell'IRPEF per l'anno 2000 (Atto n. 731);

autorizzazione all'utilizzo delle economie di spesa sul contributo assegnato per il ripristino strutturale, consolidamento e restauro della Chiesa di S. Nicola di Bari in Secinaro (AQ), finanziate con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri in data 7 luglio 2005 concernente la ripartizione della quota dell'otto per mille dell'IRPEF per l'anno 2002 (Atto n. 732);

autorizzazione all'utilizzo delle economie di spesa sul contributo assegnato per il completamento del restauro della biblioteca ariostea di Palazzo Paradiso in Ferrara, finanziate con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri in data 17 giugno 2005 concernente la ripartizione della quota dell'otto per mille dell'IRPEF per l'anno 2002 (Atto n. 733).

Dette documentazioni sono state trasmesse, per opportuna conoscenza, alla 5<sup>a</sup> e alla 7<sup>a</sup> Commissione permanente, competenti per materia.

Il Ministro dell'economia e delle finanze, con lettera in data 20 settembre 2005, ha inviato un documento concernente uno schema di «Bilancio semplificato per l'anno 2006», in adempimento di specifici ordini del giorno del Parlamento accolti dal Governo, formulati a conclusione della discussione parlamentare sulle modifiche alla normativa contabile disposte con la legge n. 208 del 1999 (atto n. 734).

Detta documentazione è stata trasmessa alla 5<sup>a</sup> Commissione permanente.

Il Ministro dell'economia e delle finanze, con lettera in data 20 settembre 2005, ha inviato il documento concernente «La riconciliazione dei costi 2004 con il Rendiconto generale dello Stato» (atto n. 735).

Detto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 5<sup>a</sup> Commissione permanente.

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento, con lettera in data 13 ottobre 2005, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 9 della legge 24 gennaio 1978, n. 14, la comunicazione concernente la nomina della signora Franca Petrà a componente del Consiglio di amministrazione dell'Istituto postelegrafonici - IPOST (n. 178).

Tale comunicazione è trasmessa, per competenza, alla 8<sup>a</sup> Commissione permanente.

Il Presidente del Consiglio dei ministri, con lettera in data 10 ottobre 2005, ha inviato, ai sensi dell'articolo 8 della legge 12 giugno 1990, n. 146, recante «Norme sull'esercizio del diritto di sciopero nei servizi pubblici essenziali», copia dell'ordinanza n. 13.10/198808224 - GAB, emessa

dal Prefetto di Milano in data 9 settembre 2005, relativa al personale dipendente delle Società AEM SpA (n. 54).

Detto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 11<sup>a</sup> Commissione permanente.

#### **Autorità per le garanzie nelle comunicazioni, trasmissione di atti**

Il Presidente dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni, con lettera in data 6 ottobre 2005, ha inviato una nota sul disegno di legge A.S. 3613 (legge finanziaria 2006).

Detto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 1<sup>a</sup>, alla 5<sup>a</sup> e alla 8<sup>a</sup> Commissione permanente (Atto n. 736).

#### **Consigli regionali, trasmissione di voti**

È pervenuto al Senato un voto del consiglio regionale dell'Emilia-Romagna per esprimere considerazioni negative sulle politiche per l'immigrazione attuate dal Governo e per apprezzare l'iniziativa di Bari dell'11 luglio 2005 sui Centri di Permanenza Temporanea (n. 136).

Tale voto è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 138, comma 1, del Regolamento, alla 1<sup>a</sup> Commissione permanente.

#### **Petizioni, annunzio**

Sono state presentate le seguenti petizioni:

il signor Marino Savina, di Roma, chiede l'impiego di maggiori risorse finanziarie al fine di incrementare l'efficienza e la funzionalità delle Forze dell'ordine (*Petizione n. 1307*);

il signor Ciano Donadon, di Ponte di Piave (Treviso), e molti altri cittadini chiedono la deducibilità fiscale delle spese relative all'uso di autovetture e di telefonia mobile per gli agenti di commercio (*Petizione n. 1308*);

il signor Francesco Di Pasquale, di Canello ed Arnone (Caserta), chiede:

nuove norme a tutela della salute dei cittadini dall'esposizione a campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici (*Petizione n. 1309*);

nuove norme a difesa dell'ambiente (*Petizione n. 1310*);

iniziative a tutela della libertà di espressione (*Petizione n. 1311*);

la riduzione delle tasse per l'occupazione del suolo pubblico (*Petizione n. 1312*);

la tutela e la valorizzazione del territorio attraversato dal fiume Volturno (*Petizione n. 1313*);

la tutela e la valorizzazione dei borghi rurali (*Petizione n. 1314*);  
misure atte a rendere più efficiente l'irrigazione dei campi agricoli (*Petizione n. 1315*);

iniziative atte a promuovere e a diffondere la cultura (*Petizione n. 1316*);

misure contro l'aumento ingiustificato del prezzo dei prodotti ortofrutticoli (*Petizione n. 1317*);

nuovi strumenti di controllo degli orari di apertura e di chiusura degli esercizi commerciali (*Petizione n. 1318*);

interventi contro l'inquinamento acustico, con particolare riguardo agli schiamazzi notturni (*Petizione n. 1319*);

strumenti a tutela dei cittadini anziani che abbiano commesso reati di piccola entità (*Petizione n. 1320*);

il signor Eros Corradetti, di Montottone (Ascoli Piceno), e molti altri cittadini chiedono l'introduzione di talune modifiche alla legge elettorale (*Petizione n. 1321*).

Tali petizioni, a norma del Regolamento, sono state trasmesse alle Commissioni competenti.

### **Interrogazioni, apposizione di nuove firme**

I senatori Longhi e Flammia hanno aggiunto la propria firma all'interrogazione 3-02294, dei senatori Malabarba ed altri.

I senatori Coviello e Liguori hanno aggiunto la propria firma all'interrogazione 3-02304, dei senatori Iovene ed altri.

### **Mozioni**

ROLLANDIN, THALER AUSSERHOFER, KOFLER, PEDRINI, PETERLINI, MICHELINI, CAVALLARO, BETTA. – Il Senato, considerato che:

il terremoto che ha colpito il Kashmir pachistano e le aree confinanti di India e Afghanistan rappresenta una calamità naturale e una tragedia umana tale da non poter essere affrontata unicamente dal Governo pachistano e da richiedere l'attivazione dei canali di solidarietà e cooperazione internazionale da tutto il mondo;

rispondere al recente appello lanciato dal Presidente Pervez Musharraf e dalle organizzazioni governative e umanitarie pachistane e alla loro richiesta d'aiuto di fronte alla «più grave tragedia nella storia del Pa-

kistan» è un dovere cui l'Italia, le Regioni e le istituzioni locali non si sottraggono, consapevoli che le montagne e le loro popolazioni rappresentano una fondamentale risorsa per l'umanità;

i legami di amicizia tra i due paesi sono andati sempre più consolidandosi nei recenti anni, intensificandosi in forma di accordi bilaterali, trovando motivo di ulteriore impulso nel 2004, quando più forte è stata la presenza italiana per unirsi al Pakistan e alle sue genti nelle celebrazioni del cinquantenario della conquista del K2;

già da tempo enti, organizzazioni non governative e il Ministero degli affari esteri hanno dato vita a progetti quali «Karakorum Trust», di cooperazione internazionale per la realizzazione, attraverso interventi concreti, dello sviluppo ecosostenibile delle aree montane del Pakistan;

proprio in virtù di questa già consolidata amicizia con la popolazione pachistana e presenza sul territorio l'Italia potrà giocare un ruolo determinante nella fase ancor più complessa di ricostruzione e rilancio delle attività economiche e sociali del Pakistan, che seguirà l'attuale emergenza,

impegna il Governo a proseguire con ogni sforzo le iniziative di primo soccorso e di protezione civile avviate per rispondere all'emergenza in Pakistan, promuovendo e favorendo le campagne ed iniziative di solidarietà che in tutto il paese sono sorte e gli interventi già intrapresi da istituzioni, enti locali e organizzazioni non governative, anche con un contributo economico straordinario da destinarsi all'emergenza e alla ricostruzione.

(1-00363)

### Interpellanze

**BUCCIERO.** – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'ambiente e per la tutela del territorio, per gli affari regionali, delle infrastrutture e dei trasporti e delle politiche agricole e forestali.* – Premessa la notissima vicenda dei palazzoni costruiti a Bari ad opera del gruppo Matarrese sul Lungomare Perotti, altrimenti noti come gli «ecomostri», attualmente non ancora abbattuti nonostante sentenze da tempo passate in cosa giudicata e nonostante le assicurazioni offerte dal sindaco di Bari e dai cosiddetti «verdi» che sostengono la sua Giunta;

premessò altresì che:

la vicenda giudiziaria, mandando assolti i Matarrese in sede penale, purtuttavia decretò la confisca dei palazzi, e ciò, si disse, in virtù della legge della Regione Puglia 11-30/2/91, che fu ironicamente chiamata «legge Matarrese»;

nella campagna elettorale per le ultime amministrative del Comune di Bari i partiti del «centro-sinistra» incentrarono la loro propaganda sui predetti ecomostri e sulla necessità di «attuare la più attenta vigilanza in materia ambientale» onde evitare il ripetersi di scandali «alla Matarrese»;

alla periferia di Bari, a confine con il territorio di Bitonto, scorre un vallone scavato nelle rocce calcaree denominato «Lama Balice», incontaminato sino ad oggi in virtù della sua difficile accessibilità a coltivazioni o edificazioni di alcun genere, ed è vincolato e protetto dal Piano urbanistico territoriale tematico (PUTT) regionale;

le prime concessioni edilizie rilasciate dall'assessore all'urbanistica del Comune di Bari, appena insediata la nuova Giunta di centro-sinistra, hanno riguardato: la concessione n. 261/03 del 14/4/05 alla società Sigma Sud del gruppo Rafaschieri e la n. 69/05 alla società Vele al Vento di tale Vasile. Entrambe le concessioni consentono l'edificazione di enormi palazzoni di 30/40 metri in altezza nella fascia di rispetto della Lama Balice;

le predette concessioni sono state rilasciate in forza di un «programma integrato di intervento» *ex* legge 17/2/1992, n. 179, vale a dire per la finalità di «riqualificare il tessuto urbanistico, edilizio e ambientale» (art. 16, commi 1 e 2);

poiché le aree interessate dagli interventi edilizi ricadono nelle fasce di rispetto di «Lama Balice», le relative concessioni avrebbero dovuto ottenere le autorizzazioni regionali per tutela ambientale come prevede il PUTT regionale per ogni intervento di trasformazione;

fatto sta che l'autorizzazione regionale non fu richiesta in quanto, complice la Commissione urbanistica comunale presieduta da tale Angelo Pugliese e all'interno della quale autorevole membro era il consigliere comunale Ludovico Abbaticchio, ora Assessore all'Urbanistica dello stesso Comune, fu invocato l'art. 1.03 (punto 5) del PUTT, il quale esclude la necessità dell'autorizzazione regionale in tema ambientale quanto ai «territori costruiti»;

poiché era noto a tutti che – allora come a tutt'oggi – non v'era alcunché di «costruito» nella «Lama Balice» (nella sua fascia di rispetto e anche a diverse centinaia di metri di distanza dalla fascia) nel predetto art. 1.03 (punto 5) del PUTT fu inserita (punto 5.2) la norma che considera «costruite (...) le aree incluse in Programmi Pluriennali di Attuazione approvati alla data del 6/6/1990»;

al di là della scelleratezza di questa norma e della malafede o disattenzione di quanti l'hanno proposta e poi approvata (inclusi i cosiddetti ambientalisti!), risulterebbe che lo stratagemma di «non richiedere l'autorizzazione regionale per i territori costruiti e considerare tali quelli inseriti in PPA approvati a tutto il 6 giugno 1990», a nulla vale per la decisiva ragione che le aree interessate dal Piano in questione erano sì incluse nel PPA vigente (al 6/6/90) ma avevano una destinazione urbanistica diversa da quella per cui sono state rilasciate le due concessioni edilizie. Tali aree infatti, al 6/6/90, erano tipizzate per la quasi totalità come «servizi pubblici a livello regionale» regolati dall'art. 32, lett. *b*), del piano regolatore generale;

fatto sta che il piano di lottizzazione (caldeggiato dall'ex presidente della commissione urbanistica del Comune di Bari e dallo stesso assessore Abbaticchio) prevede la costruzione di edifici per civile abitazione (e non di servizi pubblici regionali);

al di là del fatto che il diavolo nella fattispecie ha fatto la pentola ma, per fortuna, ha dimenticato il coperchio, si chiede di sapere:

quali iniziative i Ministri in indirizzo intendano adottare al fine di impedire l'ulteriore scempio di un territorio di massimo pregio ambientale;

se sia vero che le società beneficiarie delle concessioni edilizie in premessa intrattenevano, o tuttora intrattengono, rapporti di consulenza e di personale amicizia con l'ex presidente della commissione urbanistica del comune di Bari, Angelo Pugliese, e la società di consulenza SVI.PRO. S.r.l. (Bari, C.so Sonnino n. 8), intestata ai figli del predetto Pugliese, Lorenzo Valerio e Felice Claudio;

se sia vero che l'attuale assessore all'urbanistica del Comune di Bari, dott. Ludovico Abbaticchio, intrattiene strettissimi rapporti di frequentazione con i membri del gruppo Rafaschieri e con il sig. Vasile e soprattutto con i progettisti del piano di lottizzazione in questione arch. Morelli, arch. Pastore e ing. Paolo Grassi, intimo dell'assessore Abbaticchio e frequentatore quotidiano degli uffici del predetto assessore;

se sia vero che, per tacitare politicamente e nei *media* l'eventualità di un grandissimo scandalo, gli assessori all'ambiente di Regione Puglia e Comune di Bari invocano in questi giorni (e solo ora) un'estensione della fascia di rispetto (da 150 a 500 metri) di tutte le «lame» compresa quella di «Lama Balice», già inficiata dalle iniziande costruzioni di cui in premessa, onde tentare di riottenere quella verginità ambientale da tempo persa per opera di costruttori, amministratori e professionisti della loro stessa area politica.

(2-00787)

### Interrogazioni

DE ZULUETA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'interno.* – Premesso che:

nell'articolo di Fabrizio Gatti «Io, clandestino a Lampedusa», pubblicato dal settimanale «L'Espresso» il 7 ottobre 2005, si denunciano le angherie che ha dovuto subire l'autore, spacciatosi per immigrato clandestino, e le condizioni indecenti in cui versa il centro di permanenza temporanea di Lampedusa in cui è stato recluso dal 23 al 30 settembre 2005;

durante il periodo in questione il giornalista-immigrato ha potuto toccare con mano, e raccontare di persona, le penose condizioni igienico-sanitarie in cui versa la struttura e l'accoglienza ai limiti del disumano che è riservata alle centinaia di persone coattivamente ospitate;

durante i sette giorni di permanenza presso il centro, il suo stato di fermo non è stato convalidato da nessun giudice, nonostante la legge prescriba che nessuna persona può essere privata della libertà senza il giudizio di un magistrato entro un tempo massimo di 48 ore;

durante la visita a Lampedusa, dal 20 al 22 agosto 2005, l'interrogante ha potuto appurare le condizioni fatiscenti del centro e i lunghi

tempi di permanenza riservati agli ospiti, tra cui coloro trattenuti come testimoni in attesa del riconoscimento delle persone che hanno compiuto reati durante le operazioni di immigrazione. Inoltre ha potuto constatare il trattamento inadeguato riservato a 20 minorenni, i quali venivano ospitati in promiscuità con gli adulti, senza tutelare la loro particolare condizione;

recentemente il Ministero dell'interno aveva assicurato alla Commissione europea e alla Corte europea per i diritti dell'uomo che per ogni straniero detenuto a Lampedusa avviene una udienza di convalida davanti ad un giudice di pace e il rispetto della dignità umana nell'ospitare questi immigrati;

il centro di permanenza temporanea di Lampedusa non è nuovo a denunce di maltrattamenti e inosservanza delle norme umanitarie internazionali sull'immigrazione e diritto di asilo, tanto che ha ricevuto visite di parlamentari nazionali ed europei e vari richiami da parte di organizzazioni umanitarie al riguardo;

in data 10 maggio 2005 la Corte europea dei diritti dell'uomo ha intimato al Governo di «non espellere» 11 persone sbarcate illegalmente a Lampedusa, in quanto la Corte ha giudicato di non aver ricevuto dal Governo italiano, come richiesto il 6 aprile 2005, la necessaria documentazione che garantisca a questi immigrati sia la pratica di procedure di identificazione personali, e non collettive, sia la fattiva possibilità di richiedere lo *status* di rifugiato, secondo le modalità e i casi previsti dal diritto internazionale;

nel solo periodo tra ottobre 2004 e marzo di quest'anno l'Italia ha effettuato oltre 1500 espulsioni verso la Libia e il Parlamento europeo ha denunciato tali espulsioni come collettive con la propria risoluzione del 14 aprile 2005, la quale invita il Governo italiano ad astenersi dall'effettuarne altre;

il 4 maggio 2005 il comitato di esperti competenti per l'asilo del Consiglio d'Europa (CAHAR) ha emanato 20 linee guida sulle espulsioni da paesi membri che riunifica le Convenzioni vigenti in materia, a cui l'Italia non ha dato ancora una reale attuazione;

di tali questioni il Governo e il Ministro dell'interno sono già stati chiamati a rispondere nell'aula del Senato,

si chiede di sapere:

se non si intenda nominare una commissione d'indagine indipendente, possibilmente con il contributo di esperti internazionali, in modo da accertare la fondatezza dei gravi abusi già frequentemente denunciati presso il centro di permanenza temporanea di Lampedusa; nonché la compatibilità delle condizioni di trattenimento con la normativa nazionale e internazionale. Al fine di assicurare l'indipendenza e il prestigio dei suoi componenti, questa commissione d'inchiesta potrebbe ricalcare la formula usata dalla Commissione Gallo, nominata dal Governo per investigare circa i casi di abusi e di torture denunciate in Somalia;

quali iniziative il Governo abbia già intrapreso in seguito alle successive comunicazioni della Corte europea dei diritti dell'uomo, nonché

alle raccomandazioni dell'Alto Commissario dei diritti umani del Consiglio d'Europa, che ha intimato al Governo italiano di aprire l'accesso ai centri di permanenza temporanea alla società civile, e dopo le ripetute denunce riguardo l'inadeguatezza della struttura, nata come centro di prima accoglienza, e riguardo il trattamento promiscuo riservato alle donne e ai minorenni trattenuti nel centro;

infine se non si reputi necessario che il Ministro venga a riferire in aula sulle regole di ingaggio seguite da tutte le forze di polizia impegnate, insieme alla guardia costiera, nelle operazioni di soccorso e/o intercettazione di imbarcazioni coinvolte nel trasporto di immigrati irregolari verso le coste italiane.

(3-02312)

BOBBIO. – *Al Ministro per i beni e le attività culturali.* – Vista l'interrogazione a risposta scritta 4-09336, presentata dall'interrogante in data 15/09/2005, relativa a fatti concernenti la gestione della Sovrintendenza degli scavi di Pompei e, in particolare, ruolo e posizione dell'attuale Sovrintendente, dott. Guzzo;

considerato:

che, a seguito della suddetta interrogazione e del clamore giornalistico ad essa seguito, sono emerse nuove, allarmanti circostanze e si sono verificate inaccettabili prese di posizione manifestamente volte ad una sostanziale «copertura» dello stesso dott. Guzzo;

che, in particolare, la Sovrintendenza di Pompei risulterebbe avere in bilancio somme di denaro pari a 70 milioni di euro, nonché la disponibilità ulteriore di 60 milioni di euro relativi ai Programmi operativi regionali (POR) Campania;

che tali somme risultano inutilizzate da lungo tempo essendo stati, in particolare, i 60 milioni dei POR recuperati solo grazie alla lodevole iniziativa dell'attuale *city manager* degli scavi;

che, quantomeno dall'anno 2000 a tutt'oggi, a giudizio dell'interrogante, la gestione del dott. Guzzo sembrerebbe improntata alla più totale inattività ed al sostanziale congelamento di tali risorse economiche;

che tale manovra sarebbe attuata mediante una sorta di partita di giro consistente nella pedissequa reiterazione, ogni anno, di progetti sempre identici e mai realizzati, tutti puntualmente finalizzati dalla Sovrintendenza al solo scopo di bloccare i relativi fondi a bilancio;

che le uniche spese disposte dalla Sovrintendenza sarebbero per lavori di «somma urgenza», occorrendo comprendere una volta per tutte per quale ragione si continui a tollerare cosiddette «somme urgenze» che si ripetono ogni anno puntualmente, senza mai portare a buon fine un solo programma idoneo ad evitarne almeno una, dovendosi, inoltre, capire quali siano le ditte beneficiarie, da vari anni, degli incarichi relativi a tali «somme urgenze» i cui lavori, com'è noto, vengono affidati con procedure assai semplificate;

che l'attuale *manager* degli scavi di Pompei, dott. Crimaco, a far tempo dalla sua recente nomina, starebbe tentando di rimuovere un tale

inaccettabile stato di cose con una vigorosa iniziativa progettuale che, tuttavia, verrebbe puntualmente frustrata dal Consiglio d'amministrazione degli scavi;

che tale Consiglio d'amministrazione sarebbe, di fatto, nella disponibilità esclusiva dello stesso dott. Guzzo, il quale ne è membro unitamente allo stesso *manager* e ad un altro componente individuato, in maniera incomprensibile, nella persona del funzionario amministrativo più anziano della Sovrintendenza di Pompei;

che tale composizione del Consiglio d'amministrazione appare illogica ed illegittima, nella misura in cui il suddetto funzionario amministrativo essendo subordinato gerarchico di un altro componente del Consiglio d'amministrazione, ossia del dott. Guzzo, ben potrebbe subirne il *metus*, consentendo la sistematica bocciatura di tutte le iniziative progettuali del *manager* tese a movimentare l'ingente disponibilità finanziaria del sito;

che parte dei progetti, che potremmo definire «replicanti», perché mai portati a compimento, sarebbero stati redatti dall'architetto Sammarco, dipendente della Sovrintendenza in questione, il quale, peraltro, sarebbe, unitamente dal dott. Guzzo, consulente per conto del Governo romano;

che, a seguito della precedente interrogazione parlamentare, il Ministro in indirizzo ha provveduto ad inviare apposita ispezione;

che tale ispezione si sarebbe risolta in tre ore e che sarebbe consistita in un sostanziale travisamento dei fatti da parte degli ispettori, i quali avrebbero centrato la loro attenzione su una mai denunciata natura abusiva, sotto il profilo edilizio, del *book-shop* sito all'interno degli scavi, tralasciando ogni accertamento circa l'effettiva natura abusiva di tale struttura sotto il profilo commerciale e sanitario e sotto quello dell'evidente conflitto di interessi tra lo stesso Sovrintendente e la sua consorte, membro del Consiglio d'amministrazione della società che gestisce il *book-shop* in questione;

che gli ispettori avrebbero tralasciato, inoltre, il benché minimo accertamento su altri manufatti, abusivi sotto il profilo edilizio, che sarebbero esistenti nel perimetro degli scavi;

che il professor Giuseppe Proietti, attuale Capo Dipartimento per la ricerca, l'innovazione e l'organizzazione del Ministero in indirizzo, il giorno stesso dell'inizio dell'ispezione da lui disposta, con un'intervista al quotidiano «Il Mattino» in data 6/10/2005, si è fatto un dovere di procedere, con le sue dichiarazioni, alla preventiva sostanziale sconfessione dell'ispezione attraverso l'assoluzione anticipata del dott. Guzzo, la sminuzione dei fatti denunciati, l'utilizzo di pesanti apprezzamenti sull'iniziativa di denuncia dei fatti e l'inaccettabile insinuazione circa la presenza di oscuri interessi che muoverebbero le denunce, parlamentari e non, indirizzate contro la gestione degli scavi;

che, alla luce di questi fatti, non è più possibile che lo stesso professor Proietti possa conservare l'incarico attualmente rivestito, che sembrerebbe essere dallo stesso inteso esclusivamente come funzione tutoria

nei confronti del professor Guzzo, avendo anche dimostrato assoluto disprezzo nei confronti dell'interesse supremo della struttura cui appartiene e della sovranità popolare che si manifesta per il tramite del Parlamento,

l'interrogante chiede di sapere:

se non si ritenga opportuno predisporre urgenti accertamenti circa i fatti come sopra esposti;

quali urgentissime iniziative si intendano avviare circa la rimozione del prof. Proietti dal suo incarico e la modifica, anche in via legislativa, della composizione del Consiglio d'amministrazione degli scavi di Pompei e il risanamento gestionale di un sito archeologico che il mondo ci invidia.

(3-02313)

TONINI. – *Al Ministro delle attività produttive.* – Premesso che:

l'Enel, attraverso l'Enel Rete Gas Spa, partecipa al 40% delle quote della Gesam Gas Spa, che è posseduta per il restante 60% dal Comune di Lucca tramite la società Lucca Holding Spa;

la Gesam Gas Spa opera nella distribuzione e commercializzazione del gas nei comuni di Lucca e della provincia, ha un fatturato di vendita di oltre 100 milioni/anno e serve un complesso di circa 50.000 utenze;

nell'ambito di una scelta strategica che consenta di ampliare il mercato di riferimento, la Gesam Gas Spa e il Comune di Lucca hanno avviato contatti con l'Enel Rete Gas Spa e, con l'ausilio di un *advisor* di livello nazionale, con altri potenziali *partner*;

la politica industriale e commerciale dell'Enel si è rivelata incompatibile con quella della Gesam Gas Spa, proponendo infatti un'acquisizione totalitaria delle quote della società, mentre gli altri potenziali soci si sono dichiarati interessati a una partecipazione di minoranza con apporto, oltre che di capitali, anche di *know-how* e consulenze specialistiche;

da una relazione del sindaco al Consiglio comunale di Lucca sulla vicenda sopra richiamata si apprende che vi sarebbero state manovre poco chiare e interferenze che hanno distorto la libera dialettica di mercato,

si chiede di sapere se nei rapporti intercorsi tra Enel e altri soggetti siano stati rilevati fatti e comportamenti che sono suscettibili di attenzione da parte del Dicastero in indirizzo o delle Autorità di vigilanza e di controllo.

(3-02314)

MARTONE. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso che:

dal 28 settembre 2005 è iniziata sul territorio della città di Genova un'operazione di ordine pubblico, da parte delle forze di sicurezza, che sembrerebbe essere tuttora in corso;

durante queste operazioni sono stati fermati per strada numerosi cittadini stranieri, la maggior parte dei quali di nazionalità ecuadoriana;

i cittadini sprovvisti di permesso di soggiorno o con permesso di soggiorno scaduto sono stati portati alla questura;

da Genova alcuni fermati sono stati trasferiti al Centro di permanenza temporanea di Ponte Galeria, a Roma;

da informazioni ricevute sembrerebbe che:

alcuni di loro sono stati trattenuti anche due giorni in questura senza mangiare né bere e senza poter comunicare con familiari o legali;

a uno dei fermati, malato di epilessia, seppure provvisto di ricetta medica, non sarebbe stato consentito l'accesso alle cure mediche necessarie;

dalla questura non vengono rilasciate informazioni sulla situazione né sulla destinazione dei fermati nonostante le richieste degli avvocati in questo senso;

a una cittadina ecuadoriana, fermata a Genova, non è stato permesso di comunicare per 20 ore con i suoi figli né con l'avvocato. La donna vive da sola a Novi Ligure con i due figli di tredici e quattro anni, la minore molto malata;

molti dei fermati hanno forti legami con il territorio della città di Genova, vivono con familiari provvisti di permesso di soggiorno, in alcuni casi con cittadinanza italiana, alcuni anche con figli minori inseriti in un contesto familiare;

sembrerebbe, da informazioni ricevute, che circa 45 risultano i fermati, di cui circa 30 portati al Centro di permanenza temporanea di Ponte Galeria;

giovedì 6 ottobre 2005 lo scrivente ha incontrato personalmente i fermati di Genova trasferiti al Centro di permanenza temporanea di Ponte Galeria, a Roma. Dalle loro testimonianze risulterebbero anomalie nel trattamento da parte delle forze dell'ordine durante il fermo nella questura ligure confermando quanto riportato in precedenza;

risulterebbe all'interrogante che sia in vigore un Accordo tra il nostro Governo e quello spagnolo per rimpatri congiunti di cittadini ecuadoriani trasferiti in una prima fase dall'Italia alla Spagna e da lì in Ecuador; considerato che:

da informazioni ricevute già l'11 maggio 2005 si sarebbero verificate, nei confronti di cittadini stranieri presenti sul territorio della città di Genova, inadempienze e violazioni della legge. Da informazioni di stampa risulterebbe che, nel corso di un controllo a sorpresa, concentrato in particolare su via Gramsci e mirato ai locali pubblici della zona siano stati effettuati dei fermi che hanno portato alla identificazione di 127 persone, di cui 33 condotte in questura.

secondo i dati in possesso dello scrivente sembrerebbe che durante l'operazione sarebbero accaduti anche i seguenti fatti:

dalle ore 22.00 si sarebbero verificati dei *blitz*, da parte di rappresentanti delle forze dell'ordine, negli appartamenti di interi edifici della zona, abitati nella maggioranza da famiglie di cittadini ecuadoriani; il tutto sarebbe avvenuto senza esibizione di mandato;

durante l'azione di polizia, all'interno degli appartamenti, sono stati controllati numerosi documenti di cittadini stranieri, provvedendo al fermo di chi fosse sprovvisto di permesso di soggiorno;

questi venivano trattenuti insieme ad altri che nel frattempo venivano fermati lungo le strade circostanti;

un agente di polizia avrebbe maltrattato un cittadino africano per strada, alla presenza di diversi testimoni;

si chiede di sapere se i fatti sopra riportati corrispondano al vero e, in caso affermativo:

se ai fermati siano stati garantiti i diritti fondamentali previsti dalla legge, tra cui l'accesso all'assistenza legale;

quanti giorni siano stati trattenuti;

quanti siano stati i fermati, quanti di questi siano stati inviati in un Centro di permanenza temporanea o direttamente espulsi;

se esista un accordo tra Italia e Spagna per il rimpatrio nei Paesi d'origine e, in caso affermativo, quali ne siano i contenuti.

(3-02315)

MARTONE. – *Ai Ministri della difesa e degli affari esteri.* – Premesso che:

nella notte fra il 5 ed il 6 agosto 2004 a Nassiriya si sono verificati violenti scontri fra i miliziani sciiti di Moqtada Al Sadr e i militari italiani del Reggimento Lagunari Serenissima, schierati in difesa dei tre ponti sull'Eufrate;

nel corso di tali scontri, secondo notizie riportate da tutti i mezzi di informazione, i militari italiani che presidiavano il ponte Charlie avrebbero bloccato un'autobomba diretta contro di loro, facendola esplodere;

secondo notizie di stampa, apparse già il 6 agosto, nel corso degli scontri sarebbe stata colpita una ambulanza, centrata da un razzo;

nei giorni immediatamente successivi è stato trasmesso dal TG3 delle 19 e poi dal TG2 delle 20,30 un filmato girato dal giornalista americano Micah Garen, in cui veniva intervistato il conducente di un'ambulanza (e mostrato il veicolo semidistrutto), il quale sosteneva che i militari italiani avevano sparato contro l'ambulanza che trasportava una donna partorienti all'ospedale di Nassiriya, causando la morte della donna e di altre persone;

secondo successive notizie di stampa («L'Unità» dell'8 agosto e del 19 agosto 2004), le fonti ospedaliere di Nassiriya avrebbero confermato la ricostruzione di Garen, secondo cui un'ambulanza con sette persone a bordo sarebbe stata colpita, provocando la morte di quattro persone;

la notizia dell'attacco sferrato contro l'ambulanza è stata ripresa dagli organi di stampa in occasione del sequestro del giornalista americano Garen, avvenuto il 13 agosto 2004;

nel corso della riunione delle Commissioni riunite affari esteri e difesa della Camera e del Senato del 27 agosto 2004 il Ministro degli affari esteri, Frattini, a fronte di una richiesta di chiarimenti sull'episodio dell'ambulanza avanzata dai deputati Cento e Deiana, ha smentito l'accadimento affermando apoditticamente che «è sbagliato ed ingiusto asserire

che i nostri militari hanno sparato contro un'ambulanza con una donna incinta a bordo. Semplicemente, non è vero»;

la smentita del Ministro degli affari esteri a giudizio dell'interrogante non è idonea ad assolvere le funzioni del Governo in relazione al sindacato ispettivo del Parlamento in quanto non ha fornito alcuna ricostruzione dei fatti accaduti la notte fra il 5 ed il 6 agosto e, al contrario, la negazione dell'evento da parte del ministro Frattini appare palesemente erronea in quanto motivata su presupposti che si sono rivelati infondati, come una presunta smentita della notizia da parte della RAI e dello stesso Garen;

da una approfondita ricostruzione pubblicata sul sito dell'Associazione «articolo 21» emerge che nessuna smentita è stata mai fatta dal TG2 e dal TG3 in merito alla notizia in sé. E' stato precisato che il giornalista RAI in servizio a Nassiriya (Agostino Mauriello) ha riversato al TG2 e al TG3 le immagini girate da Garen con l'intervista all'autista dell'ambulanza, il commento del generale Dalzini e il testo del servizio. Il riversamento è iniziato attorno alle 18.40-18.45 ed è finito oltre le 19.00, quando il TG3 era ormai in onda. Il TG3 ha avuto quindi tempi strettissimi per montare. Nella concitazione, al posto dell'autista che dava la sua testimonianza è stata messa l'immagine dell'interprete. Questo errore è stato subito segnalato da Mauriello ed il TG3 si è affrettato a mettere sull'avviso il TG2, che stava montando il servizio per l'edizione delle 20.30. Il TG2 ha quindi mandato le immagini corrette: a parlare era l'autista dell'ambulanza;

la RAI, pertanto, non solo non ha smentito, ma ha raccolto nuova documentazione poiché il TG3, nei giorni successivi, ha mandato in onda un altro servizio, sempre da Nassiriya, in cui a parlare era un medico iracheno in servizio all'ospedale italiano, che confermava la versione dell'autista dell'ambulanza;

per quanto riguarda il giornalista Garen, non risulta che costui abbia accettato o concordato una smentita del suo stesso servizio con gli addetti stampa del contingente italiano. Anzi dalle *e-mail* che lo stesso giornalista americano ha inviato ai suoi interlocutori (pubblicate dall'Unità del 18 agosto) risulta esattamente il contrario, in quanto Garen insiste nella sua tesi e denuncia di essere stato sottoposto ad un duro interrogatorio da parte della Polizia militare italiana;

qualche giorno dopo, secondo notizie di stampa, il direttore dell'ospedale di Nassiriya trasmise le immagini di una delle vetture colpite dai militari: era un'ambulanza su cui, sempre secondo il direttore, viaggiavano diversi civili, tra cui una donna incinta che stava cercando di raggiungere l'ospedale per partorire, rimasti tutti uccisi sotto il fuoco dei soldati italiani;

le notizie apparse sugli organi di informazione in merito alle vicende dell'ambulanza di Nassiriya costituiscono – in senso tecnico-giuridico – «notizia di reato», pertanto l'autorità giudiziaria competente deve necessariamente, nel tempo trascorso dalle ultime comunicazioni del Go-

verno, aver preso conoscenza del fatto-reato e svolto gli accertamenti preliminari per verificare la fondatezza della notizia,

si chiede di sapere:

se risulti ai Ministri interrogati che la Procura presso il Tribunale Militare di Roma abbia avviato un procedimento penale a carico di militari del contingente italiano in servizio a Nassiriya nell'agosto 2004 per il reato di cui all'art. 191 del codice penale militare di guerra e, in caso positivo, quante e chi siano le vittime accertate dell'episodio;

se al contingente militare italiano a Nassiriya siano state presentate richieste di indennizzo da parte dei familiari delle vittime, in caso affermativo se il Governo italiano intenda accettare tali richieste e procedere al risarcimento dei danni nei confronti dei familiari delle vittime.

(3-02316)

PAPANIA. – *Al Ministro delle attività produttive.* – Premesso che:

a causa del prolungamento dei tempi di attuazione dei Patti territoriali, la cui causa non è assolutamente ascrivibile alla volontà dei soggetti responsabili locali, gli stessi hanno visto, di fatto, prolungato il periodo necessario allo svolgimento dei loro compiti istituzionali di circa tre anni;

a tale prolungamento non ha, però, fatto seguito un'estensione del contributo globale agli stessi soggetti, creando così una situazione di incertezza e di difficoltà per gli stessi in merito alla possibilità di continuare ad adempiere i compiti necessari per la completa realizzazione degli interventi ammessi ai benefici delle agevolazioni;

è evidente che se non si procederà ad un incremento sollecito del contributo globale si andrà incontro al blocco dei progetti imprenditoriali e degli interventi infrastrutturali ammessi ai benefici dei patti, con gravissimi pregiudizi allo sviluppo economico dell'intera Regione Sicilia,

si chiede di sapere se non si intenda tempestivamente intervenire per integrare il contributo globale necessario al completamento delle attività istituzionali dei soggetti responsabili locali per la realizzazione dei Patti territoriali.

(3-02317)

BRUTTI Massimo, IOVENE, MARITATI, MONTALBANO. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso che:

il settimanale «L'Espresso» del 13 ottobre 2005 contiene un'inchiesta riguardante il Centro di Permanenza Temporanea di Lampedusa e le condizioni disumane in cui gli immigrati vengono trattenuti;

risulta dall'inchiesta giornalistica che le linee guida per la gestione dei Centri di permanenza temporanea fissate nella direttiva del Ministro dell'interno dell'8 gennaio 2003 in gran parte non trovano applicazione e gli immigrati trattenuti sono esposti a trattamenti contrari alla dignità umana e a vere e proprie torture;

da anni i centri di permanenza temporanea hanno mutato la funzione e la natura inizialmente loro assegnata, divenendo veri e propri isti-

tuti di detenzione, in cui convivono immigrati ai quali è semplicemente scaduto il permesso di soggiorno, immigrati richiedenti asilo, responsabili di reati in attesa di espulsione e clandestini che occultano dolosamente la propria identità;

questa situazione non consente un trattamento equo, generando confusioni ed abusi;

da molto tempo in Parlamento si denunciano gli ostacoli frapposti a tutti coloro che vogliono accertare le reali condizioni in cui si trovano le persone trattenute;

con riferimento ai centri di permanenza temporanea le possibilità di controllo sono paradossalmente assai inferiori a quelle esistenti per le carceri, le regole sono più incerte e le garanzie più aleatorie;

considerato altresì che:

se sono veri i fatti citati nell'inchiesta dell'Espresso, gravi sono le responsabilità di tutti coloro che, ripetutamente interrogati sulla situazione dei Centri di permanenza temporanea, hanno escluso che vi fossero situazioni di illegalità;

più volte esponenti dell'attuale Governo – in particolare i sottosegretari D'Alì e Saponara – in risposta a specifiche interrogazioni sul Centro di permanenza temporanea di Lampedusa hanno assicurato che «Il Ministero dell'interno, in considerazione delle implicazioni connesse a tale posizione geografica, ha sempre posto particolare attenzione al Centro di permanenza temporanea di Lampedusa» e che «L'attività gestionale del Centro di Lampedusa, come degli altri esistenti sul territorio nazionale, è oggetto di una continua attività di monitoraggio, finalizzata al miglioramento qualitativo e quantitativo dei servizi resi e, in primo luogo, al rispetto dei diritti umani» (sottosegretario Saponara, in risposta alle interrogazioni 3-02044 e 3-02051, seduta n. 776 del Senato della Repubblica del 7 aprile 2005),

si chiede di sapere:

se il Ministro, anche in base all'opera di monitoraggio più volte dichiarata, abbia avuto notizie e conoscenze esaurienti circa le condizioni di vita all'interno del Centro di permanenza di Lampedusa;

se risultino veritieri i fatti segnalati nell'inchiesta ed in questo caso quali provvedimenti sanzionatori il Ministro intenda assumere nei confronti dei responsabili degli abusi;

se il Ministro non ritenga che le Autorità preposte al controllo abbiano omesso di adempiere ai propri doveri;

se non creda che la scelta di vietare l'accesso ad osservatori indipendenti abbia contribuito a celare le reali condizioni di vita all'interno dei centri ed abbia favorito vere e proprie forme di sopraffazione;

se il Ministro non intenda finalmente consentire che le condizioni di vita degli immigrati trattenuti siano sottoposte al controllo di organi indipendenti, anche con la possibilità di effettuare sopralluoghi senza preavviso;

se non ritenga che siano state proprio le scelte legislative ed amministrative del Governo negli ultimi 4 anni a determinare l'attuale condizione di degrado;

quali iniziative il Ministro intenda assumere per impedire comportamenti e situazioni tali da violare i diritti umani delle persone trattenute nei Centri di permanenza temporanea.

(3-02318)

*Interrogazioni con richiesta di risposta scritta*

MALABARBA. – *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* – Premesso che:

l'azienda ITCA di Cassino continua nella sua strategia, che vede da una parte la riduzione del personale attraverso le terziazioni, la mobilità, gli incentivi al licenziamento (complessivamente sono stati allontanati circa 190 lavoratori) e il ricorso continuo alla cassa integrazione straordinaria (attualmente sono circa 100 i lavoratori sospesi) e dall'altra l'aumento dei carichi di lavoro e l'abuso del ricorso agli straordinari;

nel frattempo nelle 2 unità produttive rimaste, filiali 6 e 7, si registrano altre situazioni paradossali. Infatti accade sempre più spesso che figure aziendali, quali capi UTE e conduttori, occupino quasi stabilmente le postazioni degli operai e dei carrellisti. Addirittura si sostituiscono ai sorveglianti nell'aprire i cancelli;

queste assurdità si verificano in particolare durante il turno di notte e su determinate postazioni di lavoro in cui si produce maggiormente nel 1° e 2° turno. Ma non è tutto. Capita anche che gli operai nello stesso turno debbano svolgere più attività, anche solo per pochi minuti. Ciò denota come sia eccessiva ed esasperata la flessibilità presso la ITCA, ed evidenzia, nel contempo, una gestione poco attenta alle problematiche relative alla sicurezza in base alle norme del decreto legislativo 626,

si chiede di sapere:

se i capi UTE e i conduttori impiegati al posto dei carrellisti siano abilitati alla guida dei carrelli elevatori;

se i lavoratori impiegati temporaneamente in mansioni diverse dalle proprie siano informati sui rischi connessi alle diverse postazioni lavorative che devono coprire;

quali misure si intendano intraprendere per evitare strumentali ricorsi a straordinari e a cassa integrazione e per controllare il rispetto della sicurezza previsto dalle norme del decreto legislativo 626.

(4-09537)

CAMBER. – *Al Ministro degli affari esteri.* – Premesso che:

sul quotidiano croato in lingua italiana «La Voce del Popolo» del 13 ottobre 2005 è apparsa la seguente notizia: «I beni saranno restituiti ai tedeschi – il Governo croato ha messo a punto l'accordo con l'Austria – si prevede di stipulare simili intese anche con altri paesi»;

l'articolo fa riferimento ai beni confiscati dall'ex regime comunista jugoslavo dopo il 1945 agli appartenenti alla comunità nazionale tedesca che nel secondo dopoguerra si sono trasferiti in Austria;

secondo l'articolista entro la fine dell'anno dovrebbe venir approvato anche dal Parlamento croato il documento intitolato «Decisione sull'avvio dell'*iter* per la sottoscrizione di un accordo tra la Repubblica di Croazia e la Repubblica austriaca sulle questioni inerenti al risarcimento per i beni confiscati», discusso in termini di bozza il 22 settembre 2005 dall'Esecutivo croato;

il documento, articolato in 8 punti, è il frutto di un lungo *iter* negoziale nel corso del quale i rappresentanti delle due parti, riunitisi a Zagabria (18 giugno 2003), a Vienna (22 ottobre 2003) e a Vukovar (4 aprile 2005), hanno individuato i punti cardine attorno ai quali sviluppare i contenuti dell'accordo bilaterale: esso poggia sulla sentenza costituzionale croata del 2002 e vuole garantire ai cittadini austriaci, nonché alle persone giuridiche registrate in Austria, la realizzazione dei diritti derivanti dalla legge sul risarcimento per i beni confiscati dall'ex regime comunista (entrata in vigore nel 1996) equiparandoli agli aventi diritto croati. Un'equiparazione che nei fatti significa anche per gli ex proprietari, oggi cittadini austriaci, la possibilità di rientrare in possesso dei loro beni ovvero, laddove questo non sia possibile, di venir risarciti in azioni o con un pagamento in contanti;

dal Ministero della giustizia croato hanno fatto sapere che a motivare il Governo a raggiungere un accordo in tal senso sono stati «i rapporti bilaterali tradizionalmente buoni, la *leadership* austriaca in termini di investimenti esteri in Croazia, il coerente supporto da questa dimostrato alla realizzazione e all'affermazione delle priorità strategiche della Croazia in politica estera, nonché l'interesse dimostrato da Vienna per la sottoscrizione di un tal documento già in occasione dell'approvazione della legge sul risarcimento»; la medesima fonte rileva anche che «l'Austria sarà il primo Paese con il quale la Croazia sottoscriverà un accordo sul risarcimento per i beni confiscati, ma si prevede di concordare accordi simili anche con l'Italia, la Germania, gli Stati Uniti, l'Israele e la Slovenia»;

come ampiamente noto, l'entità di gran lunga maggiore di restituzioni di beni confiscati dal regime comunista jugoslavo riguarda gli esuli italiani, sfollati nel secondo dopoguerra: e ad oggi non si può certo affermare che vi siano significative disponibilità da parte croata, al di là di mere dichiarazioni verbali, ad affrontare e risolvere concretamente e positivamente, secondo le aspettative degli esuli, la questione della restituzione dei beni abbandonati;

di contro appare quanto meno singolare la coincidenza della discussione dei beni abbandonati dai tedeschi alla vigilia della riunione di Lussemburgo, rivelatasi decisiva per il futuro europeo della Croazia, una riunione nel corso della quale Zagabria ha potuto contare su un importante sostegno austriaco;

anche l'Italia ha sempre sostenuto la Croazia nel suo processo di avvicinamento all'Unione europea, tant'è che recentemente il *premier* croato Sanader ha ringraziato molto l'Italia per il sostegno all'avvio dei negoziati per l'ingresso nell'UE,

si chiede di sapere:

anche richiamando la cennata posizione del Ministero della giustizia croato, che afferma che «l'Austria sarà il primo Paese con il quale la Croazia sottoscriverà un accordo sul risarcimento per i beni confiscati, ma si prevede di concordare accordi simili anche con l'Italia, la Germania, gli Stati Uniti, l'Israele e la Slovenia», se il Governo italiano – oltre, ovviamente, ad essere a conoscenza dell'iniziativa croata volta a restituire i beni espropriati ai cittadini tedeschi che hanno abbandonato il paese a seguito dell'avvento del regime comunista – intenda (e in quali termini) affrontare il problema dei beni abbandonati dagli esuli italiani correlatamente all'avvio della procedura per l'ingresso della Croazia nella Unione europea, cui l'Italia ha dato un sostegno almeno altrettanto importante rispetto a quello dato dall'Austria;

quali specifiche ed urgenti iniziative si intendano adottare relativamente alla cennata volontà del Ministero della giustizia croato, e quindi del Governo croato, tese ad addivenire ad una stipula di accordo bilaterale italo-croato per definire positivamente la questione dei beni che gli esuli italiani furono costretti ad abbandonare dopo l'avvento del regime comunista nella ex Jugoslavia.

(4-09538)

SODANO Tommaso. – *Al Ministro per i beni e le attività culturali.* – Premesso che:

nel comune di Scisciano (Napoli) è ubicato il complesso storico badiale dei Padri Camaldolesi di Monte Corona. Detto complesso, sorto su un'antica tenuta di campagna del XV secolo, divenne nella prima metà del Seicento grangia dell'eremo camaldolese di Santa Maria degli Angeli di Nola. Nel corso del Settecento, i «Camaldoli» di Scisciano furono ampliati e sontuosamente decorati, soprattutto nelle sale comunitarie e nella chiesa dedicata a San Michele arcangelo, con marmi, stucchi barocchi, affreschi di Angelo Mozzillo e Paolo de Majo, dipinti su tela, manufatti lignei, elementi lapidei scolpiti, pavimenti in cotto e maioliche;

nel 1807, a seguito del decreto emanato da Giuseppe Bonaparte, l'ordine camaldolese fu soppresso e di conseguenza furono incamerati tutti i loro beni, compresa l'antica grangia nel comune di Scisciano. Successivamente, la fabbrica monumentale passò al patrizio messinese Luciano Vincenzo di Francia e nel 1898 a Giuseppe Merola, come conferma, peraltro, una lapide apposta dal figlio Salvatore il 12 giugno 1910 e tuttora in sito;

nei primi mesi del 2005 il complesso è stato ceduto dagli eredi Merola ad una nota catena di risto-pub che ha presentato al Comune di Scisciano un progetto per la realizzazione nel complesso monumentale di una grande struttura di ricezione alberghiera con dei ristoranti, igno-

rando la storicità dei luoghi e sottoponendoli ad una drastica modernizzazione che preoccupa la comunità intellettuale e le associazioni ambientaliste provinciali e regionali,

si chiede di sapere se:

siano state adottate misure di tutela diretta e indiretta per garantire la salvaguardia architettonica e paesaggistica del bene;

siano stati avviati provvedimenti per evitare la distruzione, il danneggiamento e la perdita di una importantissima testimonianza di civiltà;

siano state avviate campagne di catalogazione e di schedatura del patrimonio artistico pertinente al complesso monumentale;

siano state intraprese iniziative per la salvaguardia dei giardini, del sistema di cisterne e di torchi enologici settecenteschi pertinenti alla fabbrica monumentale;

le modifiche strutturali e le nuove destinazioni d'uso siano conformi alla legislazione vigente e agli strumenti urbanistici comunali, provinciali e regionali;

le funzioni e i contenuti che si intendano attribuire al complesso siano compatibili con i valori culturali e spirituali che il monumento possiede e trasmette in modo indiscutibile.

(4-09539)

MALABARBA. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

fonti giornalistiche informano i dipendenti Alitalia, i passeggeri Alitalia, i cittadini italiani che credevano di avere in Alitalia la propria compagnia di bandiera, che è stato siglato un accordo per un ulteriore abbattimento dei costi che riguardano i lavoratori tra un gruppo di sigle sindacali e l'attuale gruppo dirigente di Alitalia. Pare si tratti di una cifra di 65 milioni di euro, che, però, non si è voluto indicare da dove verrà ricavata, né si dice apertamente come: si sa solo che, come al solito, è ad esclusivo carico dei lavoratori;

il Sult, sindacato unitario dei lavoratori dei trasporti, sigla fortemente rappresentativa in tutto il gruppo e maggioritaria tra gli assistenti di volo dell'Alitalia, non era presente alla firma, per due motivi: il primo motivo è che non avrebbe mai firmato alcun accordo con un *management* che, a giudizio dell'interrogante, non conosce neanche l'attuale prezzo del petrolio; il secondo motivo è che il Sult, nella componente di volo, è stato sospeso nei suoi diritti di rappresentanza proprio dall'attuale gruppo dirigente di Alitalia;

il primo motivo è la prova provata dell'inconsistenza di un piano di risanamento di una azienda strategica per il rilancio dell'economia italiana: infatti, si è siglato un accordo punitivo per i lavoratori, inutile ai conti economici, poco credibile ai soggetti interessati alla ricapitalizzazione e alla erogazione del prestito-ponte;

il secondo motivo sta tutto nella finzione di un consenso delle categorie interessate all'accordo: organizzazioni sindacali che, invece di rappresentare gli interessi dei lavoratori presso l'azienda, si trasformano in

rappresentati dell'azienda presso i lavoratori, commettono gli errori dei direttanti allo sbaraglio;

adesso che l'ing. Cimoli crede di presentarsi domani davanti al Consiglio di amministrazione dell'Alitalia con un asso nella manica, perché alcune sigle sindacali hanno favorito lui e non l'azienda, è bene fare i conti con la realtà del trasporto aereo in Europa. Al 31.12.2004, Air France ha dichiarato un utile di 98.000.000,00 euro. Al 31.12.2004, KLM ha dichiarato un utile di 261.000.000,00 euro. Al 31.12.2004, British Airways ha dichiarato un utile di 333.000.000,00 euro. Dati ufficiali, iscritti a bilancio, dicono che il signor Spinetta, amministratore delegato di Air France, nel biennio 2004-2005 ha ricevuto un compenso di 550.000,00 euro, un *bonus* di 160.000,00 euro, pari a una remunerazione mensile di 29.583,00 euro. Dati ufficiali, iscritti a bilancio, dicono che il signor Van Wijk, amministratore delegato di KLM, nel biennio 2004-2005 ha ricevuto un compenso di 653.709,00 euro, un *bonus* di 429.731,00 euro, pari a una remunerazione mensile di 45.143,00 euro. Dati ufficiali, iscritti a bilancio, dicono che il signor Rod Eddington, amministratore delegato di British Airways, nel 2004 ha ricevuto un compenso annuo di 517.813,00 euro, un *bonus* di 258.907,00 euro, pari a una remunerazione mensile di 64.727,00 euro. Al 31.12.2004, Alitalia ha dichiarato un perdita di 812.833.000,00 euro. Dati ufficiali, iscritti a bilancio, dicono che il signor Giancarlo Cimoli, amministratore delegato e presidente dell'Alitalia, dal 6 maggio al 31 dicembre 2004 ha ricevuto un compenso di 1.522.996,00 euro, pari a una remunerazione mensile di 190.375,00 euro;

Alitalia perde tanto, più di quanto gli altri in Europa guadagnano. Però, l'Amministratore delegato dell'Alitalia, da solo, guadagna tanto, tre volte di più dei suoi colleghi europei. Considerando che i dipendenti Alitalia guadagnano meno dei dipendenti delle compagnie aeree europee, ci si chiede che senso abbia siglare accordi che penalizzano ancora il costo del lavoro,

si chiede di sapere se il Governo intenda chiedere sul serio ad Alitalia un vero piano industriale, il rilancio del trasporto aereo e il rispetto dei diritti di rappresentanza sindacale.

(4-09540)

MALABARBA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Premesso che:

con atto di sindacato ispettivo 4-09422 l'interrogante ha evidenziato gravi criticità nella gestione della Croce Rossa Italiana, in particolare per il ruolo assai discutibile del commissario straordinario Maurizio Scelli;

dal 3 ottobre 2005 Salvatore Stefio e la moglie, Manuela Nicolosi sono stati assunti (tramite la Cooperativa SISE) dal Centro interessato di emergenza della Croce Rossa Italiana in Sicilia, non disponendo peraltro – secondo notizie stampa («Corriere della Sera» e «Repubblica» del 7 ottobre 2005) – di qualifiche particolari per svolgere attività nell'ente, ma godendo dell'amicizia del commissario straordinario;

il *body guard*, rapito in Iraq con altri tre colleghi italiani e rilasciato nel corso del 2004 dopo la drammatica esecuzione di Fabrizio Quattrocchi, sarebbe utilizzato nella riorganizzazione e ottimizzazione di uomini, risorse e mezzi impegnati nelle missioni all'estero, gestendo quindi notizie riservate nei teatri di guerra (tra cui l'Iraq) in cui opera la Croce Rossa Italiana;

il protagonismo del commissario Scelli in Iraq ha creato, a giudizio dell'interrogante, interferenze con l'opera dei servizi italiani, costituendo nei fatti una sorta di *intelligence* parallela, ostacolando – anche nel caso del rapimento dei quattro *body guard* – le operazioni di rilascio degli ostaggi e oggi intende utilizzare uno di questi per operazioni quanto meno discutibili nella stessa area di conflitto o in altre similari,

si chiede di sapere:

se il Governo sia al corrente di queste assunzioni e delle loro finalità;

se non si intenda intervenire per evitare che la Croce Rossa Italiana assuma funzionari che ne stravolgono la natura di ente morale e di assistenza, con ruolo neutrale nelle aree di conflitto, come da proprio statuto.

(4-09541)

BUDIN, BORDON. – *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.*

– Premesso che:

l'articolo 47 del decreto-legge 30 settembre 2003, n. 269, convertito dalla legge 326/03 ha esteso i benefici previdenziali ai lavoratori esposti all'amianto non iscritti all'INAIL, per i quali concorrono le condizioni di esposizione all'amianto;

in precedenza, l'art. 13 della legge 257 del 1992 aveva già determinato dei benefici per i lavoratori esposti all'amianto, escludendo però i vigili del fuoco, in quanto non inclusi nel sistema assicurativo dell'INAIL;

alla categoria dei vigili del fuoco non è attualmente riconosciuto il fattore specifico del rischio dell'esposizione dell'amianto; ciò nonostante ad un vigile del fuoco di Trieste, scomparso in seguito a mesotelioma pleurico asbesto correlato, la patologia è stata riconosciuta come dipendente da cause correlate alle attività espletate dai vigili del fuoco (giudizio della Commissione medica ospedaliera di Padova con Verbale Modd. AB n. 144 del 19/9/2001; e decreto ministeriale 383 del 27 ottobre 2004 del Ministero dell'interno, Dipartimento dei vigili del fuoco, del soccorso pubblico e della difesa civile, div. pers. II, sez. II, posiz. n. 019277-6, atto assunto in carico presso il Comando provinciale di Trieste con prot. 8444/p il 24/6/2002);

l'art. 13, comma 8, della legge 257 del 27 marzo 1992, «Norme relative alla cessazione dell'impiego dell'amianto», prevedeva, per i lavoratori esposti all'amianto per un periodo superiore a dieci anni, che l'intero periodo soggetto all'assicurazione obbligatoria INAIL contro le malattie professionali derivanti dall'esposizione all'amianto fosse moltiplicato per il coefficiente 1,5, successivamente ridotto all'1,25 dall'art. 47,

comma 1, del decreto-legge n. 269, del 30 settembre 2003, come modificato in sede di conversione dalla legge n. 326 del 24 novembre 2003;

la particolare tipologia dell'esposizione all'amianto dei vigili del fuoco non viene contemplata dal decreto ministeriale 383 del 27 ottobre 2004, per cui la modulistica prevista per la richiesta d'accesso ai benefici previdenziali pone difficoltà interpretative sia alla compilazione del *curriculum* da parte dell'Amministrazione d'appartenenza, e all'INAIL in fase istruttoria;

le tipologie d'esposizione dei vigili del fuoco all'amianto si possono distinguere in tre settori:

a) utilizzo di dispositivi di protezione individuale ed attrezzature tecniche di o con contenuto d'amianto, le cui ultime dismissioni sono del 2002 come da documentazione dei Comandi Provinciali;

b) interventi presso edifici o strutture con presenza di amianto o manufatti con contenuto di amianto. E' proprio quando i vigili del fuoco operano al seguito di incendi, dissesti statici, danni o erosioni dovuti ad agenti atmosferici che le fibre contenute in questi elementi sono libere nell'aria manifestando il maggior pericolo. L'amianto, inoltre, per quanto ormai bandito da ogni impiego, è e sarà ancora presente per lungo tempo, principalmente nelle coibentazioni che interessano tetti e tettoie, intonaco delle mura, pannelli termoisolanti, canne fumarie, tubature, vagoni ferroviari ed altro;

c) esposizione del personale portuale ai materiali contenenti amianto, in quanto le motobarche del Comando nazionale dei vigili del fuoco, oltre alle dotazioni di soccorso usuali, evidenziano la presenza di materiali coibentanti con percentuali di fibre d'amianto coi quali in particolare il personale specialista è venuto a contatto;

la situazione di rischio dei vigili del fuoco correlata all'amianto è nota a livello parlamentare, in quanto si registrano l'ordine del giorno del Senato n. 9/1826/24 del 17 dicembre 2002, presentato durante la discussione del disegno di legge finanziaria per l'anno 2003, che prevedeva di «individuare gli interventi idonei affinché ai lavoratori del Corpo nazionale dei vigili del fuoco si riconosca l'esposizione all'amianto ai fini previdenziali»; la risoluzione presentata alla XI Commissione permanente (Lavoro pubblico e privato) della Camera dei deputati in data 15 ottobre 2003 (risoluzione in Commissione 7-00318), riguardante la concessione di benefici pensionistici in favore del personale del Corpo nazionale dei vigili del fuoco esposto all'amianto per motivi di servizio; la proposta di legge Atto Camera n. 5596 di «Concessione di benefici previdenziali al personale del Corpo nazionale dei vigili del fuoco esposto all'amianto» presentata il 4 febbraio 2005;

il problema dell'amianto ha rimarcato inoltre la grave lacuna nel sistema assistenziale dei vigili del fuoco sprovvisti di una qualsiasi forma di assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali, rimanendo l'unica categoria che operi con seri fattori di ri-

schio ad esserne priva, come si evince anche dal punto 2 della circolare INAIL n. 90/2004;

ogni anno aumenta, tra i vigili del fuoco in pensione (a conferma delle previsioni degli oncologi che vedono nel 2015 il picco delle malattie degenerative correlate all'amianto), il numero dei portatori di malattie correlate all'esposizione all'amianto, che hanno già provocato diversi decessi, e anche in tempi recenti a Trieste sono scomparsi due vigili del fuoco a seguito di patologie con comprovata connessione all'esposizione all'amianto, riproponendo il problema del rischio cui è sottoposta questa categoria di lavoratori,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno promuovere un ampio tavolo di confronto con le rappresentanze del Corpo nazionale dei vigili del fuoco al fine di conoscere lo stato di preoccupazione e raccogliere le legittime richieste del benemerito Corpo in relazione al rischio amianto;

se non intenda farsi carico dell'iniziativa di istituire una tabella delle malattie professionali specifiche per i vigili del fuoco, che a tutt'oggi non esiste, inserendovi le gravi patologie tumorali derivanti dall'amianto, per superare un'ingiustizia palese nei confronti di quei vigili del fuoco che, dopo aver speso una vita al soccorso dei cittadini, si trovano abbandonati nel momento del bisogno e della malattia.

(4-09542)

D'AMICO. – *Al Ministro della giustizia.* – Premesso che:

con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10/12/2002, registrato alla Corte dei Conti il 14/01/2003, sono state ridefinite le dotazioni organiche delle aree funzionali e delle singole figure professionali del Ministero della giustizia – Amministrazione giudiziaria al fine di assicurare la disponibilità di risorse organiche idonee a consentire di adeguare le piante organiche degli uffici giudiziari di Bolzano al nuovo ordinamento professionale delineato dal contratto collettivo integrativo del 5/04/2000;

per effetto del citato provvedimento, rispetto alla pregressa dotazione organica dell'Amministrazione giudiziaria fissata dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 20/12/2001, sono state determinate le variazioni specificamente indicate nel prospetto A, allegato decreto ministeriale 3/02/2004;

il decreto legislativo 31/01/2003, n. 29, pubblicato nelle *Gazzette Ufficiali* nn. 5 e 57 del 24/02/2003 e del 10/03/2003, con il quale le piante organiche degli uffici giudiziari siti nella provincia di Bolzano, con effetto a decorrere dalla data di pubblicazione del citato decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10/12/2002, sono state rideterminate secondo le modalità previste dal decreto legislativo n. 113/2001;

le variazioni dei contingenti complessivi fissati dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10/12/2002 risultano espressamente finalizzate a consentire la realizzazione delle determinazioni assunte con il ci-

tato decreto legislativo n. 29/2003 con riferimento agli uffici giudiziari della provincia di Bolzano, assicurando la disponibilità delle risorse organiche necessarie;

alla luce del procedimento di selezione interna per ufficiale giudiziario, area C, posizioni economiche C3 e C2, del 5/02/2001, sono individuati a livello nazionale, rispettivamente, 89 e 794 posti disponibili ai fini della medesima procedura;

al fine di adeguare le piante organiche dei singoli uffici dell'Amministrazione giudiziaria, ivi compresi gli uffici giudiziari siti nella provincia di Bolzano, ai nuovi contingenti fissati dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10/12/2002 per ciascuna figura professionale e posizione economica, si rende necessario ripartire una unità di ufficiale giudiziario C3, procedendo contestualmente alla soppressione di una unità di ufficiale giudiziario C2;

nell'ambito della posizione economica C2, il predetto contingente complessivo è ripartito, ai sensi della tabella A allegata allo stesso provvedimento, tra i diversi distretti di corte di appello in misura tale da rendere opportuno individuare nel distretto di Milano, ove si riscontra una disponibilità di 63 posti in luogo dei 62 previsti nel bando di riqualificazione, quello ove operare la riduzione necessaria, nonché il contestuale ampliamento nell'ambito della posizione economica C3 della medesima figura professionale;

pertanto, la variazione innanzi prospettata può essere realizzata nell'ambito della pianta organica dell'ufficio notificazioni, esecuzioni e protesti presso il Tribunale di Lecco, in considerazione della consistenza complessiva della relativa dotazione nonché della opportunità di mantenere inalterate le attuali potenzialità di riqualificazione del personale in servizio;

in relazione al Tribunale di Civitavecchia, sezione distaccata di Bracciano, il personale addetto all'Ufficio notificazioni, esecuzioni e protesti è stato ripartito in: Uff. Giud. C2, un elemento; Uff. Giud. B3, un elemento; Op. Giud. B2, un elemento, per un totale di 4 elementi; nonostante ciò allo stato il personale addetto all'Ufficio notificazioni esecuzioni e protesti è di soli 2 elementi nelle figure professionali B2 e B3;

il mancato ampliamento del personale, nonostante l'ampliamento disposto in seguito al riscontrato aumento del contenzioso nella circoscrizione del Tribunale di Civitavecchia, sezione distaccata di Bracciano, ha comportato gravi disfunzioni nella amministrazione della giustizia con conseguenti crescenti disagi per i cittadini e gli operatori di giustizia,

si chiede di conoscere quali misure si intendano adottare al fine di porre rimedio alle situazioni di grave disservizio sopra indicate.

(4-09543)

SALERNO. – *Ai Ministri della giustizia e dell'interno.* – Premesso:

che nei confronti dell'interrogante furono compiuti alcuni atti di intimidazione nei giorni di settembre con introduzione notturna di scon-

sciuti nei propri domicili politici ed abitativi, con atti di vandalismo intimidatorio e spregiativo;

che a seguito di tali atti, particolarmente pericolosi per le persone che abitano e transitano in questi domicili, è stata dall'interrogante presentata regolare denuncia di questi fatti alle rispettive Procure di Torino e Biella come sedi, la prima del domicilio abitativo e, la seconda, come capoluogo del proprio collegio elettorale;

rilevata l'indispensabilità, per il normale procedere della vita quotidiana e per il corretto e democratico rapporto tra l'amministrazione della giustizia e l'interrogante, che permane pur sempre un normale cittadino seppur con particolari funzioni istituzionali, di una legittima risposta alle necessarie attese di chiarimento relative a tali fatti, che rappresentano obiettivamente inquietudine e preoccupazione,

si chiede di sapere quali provvedimenti siano stati adottati e, nel caso siano state avviate indagini in relazione agli esposti presentati dall'interrogante dalle Procure di Torino e Biella, in quale fase si trovino.

(4-09544)

CORTIANA. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso che:

nel comune di San Cesareo, provincia di Roma, ha sede l'attività di ristorazione denominata «Ristorante Pizzeria Torraccio di Rino Bianchi», con sede in Via Casilina Km 30;

tale attività commerciale è situata in un sito che consente agli edifici dell'attività di usufruire di diverse vie di accesso, tutte su strada appartenente al comune di San Cesareo e chiuse da cancelli automatici;

le suddette vie di accesso sono di proprietà pubblica e rispondono, per quanto riguarda gli autoveicoli, al regolamento del codice della strada;

visto che:

non è chiara la reale proprietà delle zone delimitate da cancelli da parte del ristorante;

durante le attività del ristorante il vicinato riferisce di cattivi odori di origine alimentare provenienti dai comignoli e dai locali del ristorante medesimo, molto sgradevoli e che danneggiano la qualità altrui della vita;

il servizio di rimozione dei rifiuti del Comune ogni giorno alle ore 6.30 preleva la nettezza urbana prodotta anche dal ristorante, ove hanno sede in area privata due cassonetti di pubblica proprietà, durante il pubblico servizio che ha vinto in appalto, entrando in area privata (di cui sopra si è messa in discussione la proprietà legittima), provocando grande rumore in un'ora della mattina in cui tutti i cittadini dormono;

la proprietà del ristorante importuna la cittadinanza chiedendo di rimuovere, senza nessuna autorità e con piglio minaccioso, le automobili da un luogo dove pure è previsto regolare, pubblico e gratuito posteggio riferendo che i mezzi della società appaltatrice per la rimozione della nettezza urbana comunale non riescono ad entrare, nonostante non vi sia un reale impedimento ed il ristorante disponga di numerose entrate su diverse vie,

si chiede di sapere:

se non si ritenga opportuno verificare se le vie chiuse con le cancellate dal ristorante Torraccio e le attigue aree territoriali delimitate da sbarramenti siano di proprietà pubblica;

se non si ritenga che l'azienda appaltatrice del servizio di rimozione della nettezza urbana violi il contratto sottoscritto col comune di San Cesareo nell'asportare, da una presunta area privata quale quella del ristorante Torraccio, la nettezza urbana prodotta da tale attività commerciale, che tra l'altro è depositata in cassonetti acquistati con contributo pubblico;

se non si ritenga opportuno che gli uffici competenti verifichino se il ristorante rispetta le normative igienico-sanitarie inerenti i fumi e tutte le altre regolamentazioni obbligatorie per una attività di ristorazione;

se non si ritenga altresì opportuno che il comune garantisca alla cittadinanza il diritto a posteggiare nelle aree di posteggio pubbliche attigue al ristorante senza che si vi siano episodi di violenza verbale, senza motivo, da parte dei proprietari del ristorante e che intervengano danni a mezzi o persone chiaramente riferibili a tali motivazioni;

se risulti quale sia la motivazione per cui i mezzi addetti alla raccolta della nettezza urbana producano schiamazzi (non dovuti solo ai macchinari tecnici) alle ore 6.30 quando passano a ritirare i materiali depositati, e se si ritenga legittimo passare a quell'ora della mattina svegliando tutti per ritirare i rifiuti.

(4-09545)

SODANO Tommaso. – *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* – Premesso che:

la IMS-srl è un'azienda metalmeccanica che opera nel settore della componentistica per elettrodomestici nell'area industriale di Morra De Sanctis (Avellino);

l'azienda, nata nel 1991 con i fondi dell'art. 32, legge 219/81, come IMS-SPA, gruppo Bitron, è stata successivamente divisa in due tronconi con una nebulosa operazione di cessione di ramo d'azienda orchestrata all'interno della stessa famiglia di imprenditori nel giugno '99;

l'operazione, da loro stessi definita «cessione di ramo secco d'azienda», fece sì che il settore dove erano concentrati i prodotti a maggior valor aggiunto restasse di proprietà della Bitron spa, mentre nel settore dove erano concentrate le maggiori perdite venisse «confinata» l'azienda madre, da IMS-SPA trasformata in IMS-srl;

dopo 5 anni di agonia e dopo aver precluso all'azienda ogni ipotesi di sviluppo, nel mese di febbraio 2004 presentarono il conto delle perdite e la conta degli esuberi aprendo una procedura di mobilità per 38 lavoratori;

da fronteggiare non c'era una crisi di mercato, bensì una crisi finanziaria costruita artatamente ed una chiara volontà aziendale di dirottare le lavorazioni verso conto terzi e di scaricare sugli ammortizzatori sociali

il costo della manodopera per ridurre i costi: per queste ragioni il sindacato, con un ricorso unitario, fece decadere quella procedura;

nel mese di settembre 2004 si presentò il sig. Antonio Di Bari, nuovo proprietario della IMS;

dopo 3 mesi il sig. Antonio Di Bari presentò un nuovo piano di esuberi che contemplava 57 lavoratori;

questa volta la scelta dell'azienda si orientò nell'utilizzo verso un provvedimento di cassa integrazione, con l'assenso di CGIL-CISL-UIL, con 12 mesi di cassa integrazione guadagni straordinaria, lasciando, in questo modo, via libera al processo di esternalizzazione della produzione;

cinquanta lavoratori accuratamente selezionati secondo criteri a quanto risulta all'interrogante discriminatori furono collocati in cassa integrazione guadagni straordinaria;

gran parte delle lavorazioni furono assegnate a ditte in appalto;

le condizioni di vita nei luoghi di lavoro della IMS-srl diventarono più disumane,

si chiede di sapere:

se non si ritenga di intervenire presso la IMS-srl per verificare se sia stata violata la normativa sul lavoro, in particolar modo sulle questioni inerenti all'erogazione della cassa integrazione in presenza di un processo di esternalizzazione di parte del processo produttivo;

se non si valuti che la situazione della IMS-srl di Avellino possa rappresentare un caso emblematico di come venga utilizzata la cessione di ramo d'azienda e che dietro questo processo di parcellizzazione del processo produttivo si possa nascondere l'odioso disegno di finanziare le presunte crisi aziendali con i soldi pubblici, mentre si fanno pagare ulteriori costi ai lavoratori;

quali provvedimenti si intendano intraprendere per il reintegro dei lavoratori della IMS-srl e per assicurare un futuro produttivo all'azienda.

(4-09546)

*MALABARBA. – Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali. –*  
Premesso che:

il giorno 26 settembre 2005 l'azienda AEM Spa di Milano ha fatto pervenire al signor Ugo Dei Cas, capoturno presso la Sala Quadri di Grosio, una lettera di licenziamento;

l'azienda ha accusato il signor Ugo Dei Cas di non aver assicurato i servizi minimi nella giornata di sciopero del 23 settembre, proclamato dai sindacati FNEL- FLAEI- FEMCA-UILCEM;

i sindacati di categoria sostengono, invece, che il comportamento del signor Ugo Dei Cas sia stato corretto e rispettoso delle procedure aziendali,

si chiede di sapere:

se non si ritenga che l'atteggiamento dell'AEM nei confronti dei lavoratori e dei sindacati sia di tipo intimidatorio;

se non si valuti che l'AEM abbia violato le più elementari norme di libertà sindacale minacciando di licenziamento il signor Ugo Dei Cas;

quali provvedimenti si intendano intraprendere per far reintegrare il signor Ugo Dei Cas al suo posto di lavoro e per ristabilire all'AEM un clima di normale confronto tra azienda e sindacati.

(4-09547)

CORTIANA. – *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

l'area Padova-Tarabella-Anacreonte, da 34 anni in uso alla Parrocchia San Giovanni Crisostomo e alla Polisportiva, è l'unica zona verde rimasta in quel territorio;

la suddetta area, fornita di attrezzature educative, sociali, sportive su tutto il plurichilometrico asse urbano che da Piazzale Loreto conduce alla tangenziale est di Milano, è un'area su cui gravitano, per attività e servizi vari, circa 15.000 persone;

in data 3 ottobre 2005 si è tenuto un incontro in Prefettura, presieduto dal Viceprefetto dott. Michele Tortora, a cui hanno partecipato i rappresentanti della Parrocchia, del Quartiere e della Curia, la dott.ssa Dionisio dell'Agenzia del demanio dello Stato, il dott. Bianchi del Ministero dell'interno;

l'esito di tale riunione è stata la divisione a metà dell'area verde, lasciando 12.000 metri quadrati alla Guardia di finanza per la costruzione di due palazzine e 10.000 metri quadrati alla Parrocchia;

considerato che:

metà dell'area, in via di cartolizzazione, su cui la Guardia di finanza dovrebbe costruire, deve ancora passare dal Demanio della difesa al Demanio civile;

se il terreno in questione non venisse cartolarizzato la Guardia di finanza si riprenderebbe tutto il suo spazio;

la proposta di spostamento su altra area, da identificare nel patrimonio di 3.000.000 metri quadrati a disposizione del Demanio dello Stato in Milano, comprendente numerose aree demaniali e caserme dismesse, del progetto di edificazione per la Guardia di finanza comporterebbe per lo Stato penali da pagare all'impresa che ha vinto la gara d'appalto;

il progetto e l'appalto erano stati previsti su tutto il rettangolo compreso tra Padova, Anacreonte e Taraballa ed invece si è dimostrato in corso d'opera essere per metà di pertinenza della Guardia di finanza e per l'altra del Demanio della difesa;

la ditta aggiudicataria dovrà operare per metà del cantiere previsto, ovvero costruendo solo una palazzina delle due previste, pertanto comporterebbe penali da pagare anche da parte della Parrocchia;

in pochi giorni la Parrocchia si deve far carico di togliere, nella metà dove la Guardia di finanza inizierà a costruire, i pali dell'illuminazione che necessitano di opportuna splintazione, quindi di un lavoro di almeno dieci giorni con impresa specializzata;

verranno tagliati i 200 alberi del boschetto in un'area tanto urbanizzata,

si chiede di sapere:

se risulti se, in base agli accordi raggiunti, gli enti interessati siano disposti a togliere il vincolo all'area in via di cartolarizzazione, mettendo così a disposizione parte del terreno alla Parrocchia di San Crisostomo;

da chi sia stata gestita la gara d'appalto e quale sia l'ammontare della eventuale penale.

(4-09548)

DETTORI. – *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* – (Già 3-02239)

(4-09549)

ACCIARINI, PAGANO, FRANCO Vittoria, MODICA, TESSITORE, GUERZONI. – *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* – (Già 3-01162)

(4-09550)

BETTONI BRANDANI. – *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* – (Già 2-00675)

(4-09551)

VITALI. – *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* – (Già 3-02236)

(4-09552)

SODANO Tommaso. – *Ai Ministri per i beni e le attività culturali, dell'interno, delle infrastrutture e dei trasporti e per gli affari regionali.* – Premesso che:

i terremoti del 23 novembre 1980 e del 14 febbraio 1981 arrecarono gravi danni al patrimonio archeologico, architettonico, storico e artistico della regione Campania;

tra i comuni della provincia di Napoli, Marigliano registrò un'intensità delle scosse pari al VII grado della scala Mercalli, tanto da essere dichiarato «Comune gravemente danneggiato»;

le unità edilizie distrutte o crollate furono quasi duemila e numerose testimonianze architettoniche, chiese e complessi religiosi, risultarono danneggiati in modo grave tanto da richiedere, in alcuni casi, interventi di ristrutturazione particolarmente complessi;

a distanza di ventiquattro anni da quei terribili eventi, molti di quei monumenti con il loro ricco patrimonio d'arte risultano ancora nelle liste dei progetti di restauro da finanziare;

tra i complessi monumentali di notevole importanza storica e artistica, in attesa di urgenti interventi di restauro, vi è la chiesa della Santissima Pietà e San Lazzaro, edificata nella seconda metà del Cinquecento e impreziosita con manufatti di grande interesse artistico e culturale;

le forti azioni sismiche avevano già determinato dissesti alle strutture della chiesa e degli antichi ambienti ipogei, provocando un quadro

diffuso di fratture e lesioni. Il lungo periodo di chiusura ha finito con l'accentuare il degrado architettonico della fabbrica monumentale, facendo temere crolli e danni irreversibili alle opere d'arte. La sconnessione del manto di tegole, infatti, sta danneggiando l'orditura cinquecentesca del tetto, di notevole interesse storico e architettonico, causando dissesti e cadute di materiale. Le infiltrazioni di acque meteoriche dalla cupola e dal tetto, insieme a detriti di ogni genere, hanno provocato lo strappo e la caduta dal soffitto della navata del telaio settecentesco e della grande tela raffigurante «La Discesa dello Spirito Santo nel Cenacolo», dipinta da Angelo Mozzillo nella seconda metà del Settecento. L'eccesso di umidità sta, inoltre, compromettendo l'apparato di stucchi, realizzato nella prima metà del Settecento, determinando distacchi e cadute nella cupola, nella navata e nelle cappelle;

danni notevoli si registrano anche ai marmi scolpiti, ai pavimenti maiolicati, alla decorazione degli ipogei e al prezioso arredo ligneo, già pesantemente provato dal sisma come dimostrano, peraltro, i gravi danni riportati da alcuni importanti manufatti: in particolare alla cantoria del XVII secolo, sconnessa e dissestata, e al pulpito del XVIII secolo, oggi rimosso e sistemato in locali di fortuna. I danni subiti dall'ambiente di conservazione e l'esposizione prolungata alle intemperie e alle variazioni di temperatura stanno arrecando, insomma, un duro colpo ad una situazione già precaria, avviando un processo irreversibile di perdita di un notevole patrimonio culturale. Il forte aumento dell'umidità ha favorito il proliferare degli insetti xilofagi, concentrati in modo diffuso sugli stalli dei confratelli, le porte, i portoni e l'antico mobilio rinascimentale. Il livello di grave e pericolosa fatiscenza è evidente anche sulle sculture policrome sei-settecentesche, che presentano una massiccia aggressione di parassiti con conseguente caduta di varie parti e sui pregevoli dipinti, che presentano dissesti, sconnessioni, strappi, dilavamento e cadute di colore, si chiede di sapere:

se siano stati assegnati fondi per il restauro della chiesa ai sensi della legge 219/81;

se siano state effettuate opere provvisorie atte a scongiurare il crollo della fabbrica monumentale o di parti di essa;

se siano stati progettati ed eseguiti interventi di somma urgenza per risanare le strutture dai danni del sisma e dal degrado, determinatosi in seguito al lungo periodo di chiusura e abbandono;

se siano stati effettuati interventi di risanamento alla cupola, di consolidamento degli stucchi e di scialbatura delle decorazioni pittoriche e lapidee pertinenti ad essa;

se siano state predisposte misure per il recupero dell'agibilità degli antichi ambienti ipogei e per la conservazione delle relative superfici decorate;

se siano stati avviati lavori di consolidamento e di restauro al soffitto della navata e al sistema di copertura in capriate lignee del XVI secolo, gravemente danneggiato da infiltrazioni meteoriche;

se siano stati intrapresi provvedimenti per la messa in sicurezza, il recupero e il restauro del prezioso arredo ligneo, dei dipinti su tela e su tavola, delle sculture policrome, degli elementi decorativi in stucco, marmo e pietra vesuviana presenti nel complesso monumentale.

(4-09553)

CORTIANA. – *Al Ministro della salute.* – Premesso che:

molti anni fa il Dott. Ernesto Torricelli è stato in cura di psicoterapia presso un altro medico e ne ha avuto notevoli peggioramenti allo stato di salute;

nella successiva azione giudiziaria sono emerse, da parte dell'altro medico, diverse ed importanti mancanze deontologiche;

con decisione del 2/06/1988 l'ordine dei medici di Trieste ha assolto l'altro medico dalle mancanze deontologiche;

il Prefetto ed il Procuratore della Repubblica non hanno fatto ricorso contro la decisione; risulta all'interrogante, però, che nella decisione dell'ordine c'erano degli errori oggettivi (affermazioni non vere, in contrasto con le risultanze degli atti);

considerato che:

la decisione dell'ordine di Trieste ha provocato danni ingenti al Dott. Torricelli: lesione alla sua dignità professionale, ostacolo all'inizio dell'azione civile nei confronti dell'altro medico, peggioramento della qualità della vita; inoltre essa, per la presenza degli errori oggettivi, ha violato la legge degli ordini dei medici; in un'azione civile connessa a questa vicenda a gennaio 2004 è stata fatta una perizia d'ufficio: essa ha accertato che l'altro medico ha compiuto molteplici mancanze professionali;

il Dott. Torricelli ha scritto diverse volte al Ministro della salute (l'ultima sua lettera è quella del 24/03/2004), chiedendo il riconoscimento della presenza di errori oggettivi nella decisione, il che per lui sarebbe stata l'unica possibile forma di tutela, ma gli è sempre stata data una risposta burocratica (cronaca della vicenda, affermazione che il Prefetto non ha ritenuto di fare ricorso),

si chiede di sapere:

se non si ritenga opportuno manifestare rammarico per il fatto che chi poteva fare ricorso contro la decisione non lo ha fatto; se non si ritenga che tali provvedimenti, insieme con il riconoscimento della presenza degli errori oggettivi nella decisione, sarebbero un intervento necessario nei confronti di un cittadino che è stato ingiustamente discriminato e danneggiato, senza avere le dovute garanzie per difendere appieno i propri diritti.

(4-09554)

GUASTI. – *Ai Ministri dell'ambiente e per la tutela del territorio e della salute.* – Esprimendo grandissima preoccupazione per il previsto insediamento di una nuova linea di decappaggio chimico nel territorio del

Comune di Fontanellato, cuore di una vasta area agroalimentare della bassa parmense, premesso che:

in data 31 agosto 2005 è stata pubblicata sul Bollettino ufficiale della Regione la «Domanda di autorizzazione integrata ambientale – IPPC», per la realizzazione di una linea di decapaggio chimico nel Comune di Fontanellato (Parma), zona antistante i Pozzi consortili Ascaa (Azienda speciale consortile approvvigionamento acqua) di Priorato, proprio sopra la falda a monte dei pozzi stessi sul lato nord della via Emilia, tra Sanguinaro e Parola;

dalla lettura della «Domanda di autorizzazione integrata ambientale – IPPC» si evince che per la linea di decapaggio in oggetto si devono utilizzare acido cloridrico al 33% e soda. Che alcuni dei processi con acido cloridrico avvengono ad una temperatura di 80 gradi con lo scopo di accelerarne la successiva fase di asciugatura, con evidente dispersione in aere dei vapori. Che essendo i vapori della soluzione cloridrica pesanti per 1,27 quelli acquei saranno destinati, con il loro raffreddamento e/o rarefazione dell'aria, a precipitare al suolo, contaminando aree circostanti di non ben definibile raggio;

come previsto dalle norme del Piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP) «nelle zone di tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei, caratterizzate da elevata permeabilità dei terreni con ricchezza di falde idriche, ricomprese nel perimetro definito nelle tavole C.1 in scala 1:25.000 del presente Piano, fermi restando i compiti di cui al decreto legislativo 11.05.99, n. 152, e successive modificazioni ed integrazioni, valgono le disposizioni contenute nell'allegato 4 alle presenti norme. Gli strumenti di pianificazione comunali sono tenuti ad individuare le zone interessate da sorgenti naturali, da risorgive ed a dettare le relative disposizioni volte a tutelarne l'integrità e gli aspetti ambientali e vegetazionali». E in particolare «nelle Zone caratterizzate da "vulnerabilità a sensibilità elevata" e nelle Zone caratterizzate da "vulnerabilità a sensibilità attenuata" oltre nelle zone di tutela assoluta e di rispetto delle opere di captazione delle acque ad uso idropotabile (ad uso acquedottistico e produttivo-alimentare), la progettazione e la costruzione di condotte fognarie, in conformità con quanto previsto dal decreto del Ministro dei lavori pubblici del 12.12.85 (punti 1, 2, 3, 4), nonché dalla circolare del Ministero dei lavori pubblici n. 27291 del 20.03.86, dovranno garantire l'affidabilità dell'opera in relazione al grado di sicurezza statica, di resistenza alla corrosione, di integrità della tenuta nel tempo, tenendo conto della caratterizzazione geologica e geotecnica dei terreni interessati dal tracciato delle tubazioni. L'interazione tubazione-fluido trasportato, nonché tubazione-terreno di posa, dovranno inoltre essere oggetto di approfondita verifica e controllo in corso d'opera, con particolare attenzione alla valutazione della qualità dei materiali (condotte, giunti, pezzi speciali, camerette, ecc.), del grado di aggressività, di impermeabilità e di stabilità dei terreni (cedimenti differenziali). Si rendono necessari la certificazione delle qualità progettuali della posa in opera, al fine di garantirne l'adeguatezza, nonché il collaudo idraulico mediante prova d'isolamento e prova idraulica generale. È

obbligatoria la separazione tra le reti acque bianche e nere. Per la riduzione e il controllo delle perdite sono obbligatori la doppia impermeabilizzazione, la doppia tubazione, le verifiche attraverso telecamere e/o teleispezione, le camerette a perfetta tenuta. In caso di interruzione degli impianti, per mancanza di energia elettrica o per disfunzioni di pompe e/o di altre apparecchiature elettromeccaniche in genere, è obbligatoria la installazione di generatori alternativi di energia elettrica, di segnalatori di allarme per ridurre i tempi di sostituzione delle parti avariate; deve inoltre essere garantita la disponibilità di pezzi di ricambio, la presenza di vasche di stoccaggio dei reflui in caso di emergenza, al fine di evitare sversamenti nei corpi idrici. I depuratori dovranno essere dotati di vasche di prima pioggia, per la raccolta, tramite reti fognarie, delle acque di prima pioggia. Gli sfioratori (scarichi non terminali) e le vasche di prima pioggia, alla luce del decreto legislativo 152/99 e successive modificazioni ed integrazioni, saranno soggetti ad autorizzazione obbligatoria. Tali disposizioni valgono per le nuove opere; entro il 2010 dovranno essere effettuati i necessari adeguamenti sulle opere esistenti. Dovrà essere predisposto il piano di sicurezza per gli impianti di trattamento, sia pubblici che privati, e per le relative condotte adeguato, da mettere in atto in caso di interruzione e/o non adeguato funzionamento di tali sistemi»;

inoltre, sempre come previsto dalle norme del PTCP, «entro il 2010, tutte le attività che prevedono l'utilizzazione e/o la produzione di sostanze pericolose (tab. 3/A del decreto legislativo 152/99 e successive modificazioni ed integrazioni) ubicate nelle zone caratterizzate da "vulnerabilità a sensibilità elevata", dovranno essere delocalizzate.»;

osservato che:

la zona a nord della via Emilia tra Parola e Sanguinaro, trovandosi proprio sopra le falde dei Pozzi di Priorato, è da considerarsi una zona altamente sensibile sia per le caratteristiche particolarmente permeabili del terreno sia per l'importanza strategica che questi pozzi ricoprono, rappresentando per ben 11 dei 15 Comuni che compongono il Consorzio Ascaa l'unica fonte di approvvigionamento idrico. Oltre 170 chilometri di acquedotto per servire, già nel 2003, più di 18.400 utenze. A riprova della sensibilità dell'area è il fatto che è ancora fresca la notizia che i suddetti pozzi risultano attualmente già inquinati da sostanze chimiche con effetti cancerogeni di probabile provenienza industriale (tetracloroetilene). Attualmente è infatti ancora in corso ad opera dell'Agenzia regionale prevenzione e ambiente (ARPA) un Piano di caratterizzazione delle acque del sottosuolo con lo scopo di individuarne le cause e l'origine e un piano di bonifica dell'area. Alla luce di quanto sopra ci si chiede se non sia il caso di spingersi a riconsiderare l'area a monte della ferrovia e dei Pozzi di Priorato ricompresa tra Parola e Sanguinaro come zona a vulnerabilità a sensibilità elevata;

la zona della Bassa rappresenta una delle più significative aree della Parma alimentare. Qui trovano sede molte aziende agricole con indirizzo zootecnico per la produzione di parmigiano reggiano, nonché caseifici e stagionatori che ne completano la filiera agroalimentare: si stima

che solo nel Comune di Fontanellato, dove hanno sede i pozzi stessi, siano stoccate oltre un milione di forme di formaggio. Trovano altresì dimora salumifici destinati alla lavorazione di insaccati e prosciutti tipici: qui trovano i natali e la zona tipica di origine la culaccia di Fontanellato, la spalla cotta di San Secondo e il più noto Culatello di Zibello. Possibili dispersioni in atmosfera o in suolo e/o in falda di dette sostanze chimiche potranno arrecare un danno irreparabile non solo economico ma anche di immagine a tutte le attività del settore legate a queste filiere agroalimentari, compromettendo anche l'intera immagine di Parma quale sede di «*Authority Alimentare*»;

non esiste sistema di sicurezza e/o prevenzione in grado di scongiurare totalmente il rischio di inquinamento delle acque specie in caso di sciagura o incidente ambientale e tale da essere considerato sufficiente cautela da adottare nell'intorno dei Pozzi di Priorato a tutela del buon regime delle acque pubbliche e in particolare a salvaguardia della qualità delle acque sotterranee, così come previsto dalle norme vigenti,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo non ritengano opportuno:

salvaguardare in modo assoluto la zona dei pozzi da qualunque rischio di contaminazione di origine chimico-industriale al fine di tutelare l'ampio bacino di utenza Ascaa;

valutare l'importanza di garantire nel futuro l'immagine e la qualità dei nostri prodotti salvaguardandoli da possibili contaminazioni chimiche;

riconsiderare il valore di sensibilità e vulnerabilità dell'area ricompresa a nord dei pozzi di Priorato tra Sanguinaro e Parola;

intervenire, per quanto di competenza, con idonei strumenti legislativi e/o autorizzativi, affinché possa essere respinta la «Domanda di autorizzazione integrata ambientale – IPPC», presentata dalla ditta Gonvarri per l'insediamento di una nuova attività di decapaggio chimico nell'area di pertinenza dei pozzi Ascaa a Priorato, rimandando tali attività in zone caratterizzate da minor vulnerabilità e sensibilità, nonché di minor interesse strategico.

(4-09555)

TATÒ. – *Al Ministro dell'interno.* – Avendo appreso dagli organi di informazione dei gravi incidenti verificatisi in data 16 ottobre 2005 durante l'incontro di calcio Gallipoli-Andria Bat, svoltosi presso il campo di calcio di Gallipoli, si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno accertare in particolare:

se corrisponda al vero che un consistente gruppo di tifosi locali, a risultato pressoché acquisito (si era sul 2-0 per la squadra locale), sia uscito dallo stadio e, dall'esterno, abbia sottoposto ad un fittissimo lancio di pietre di grossa dimensione il settore occupato dalla tifoseria ospite, causando feriti, oltre che fra le forze dell'ordine, anche fra i tifosi ospiti, fra i quali donne e bambini;

se, in conseguenza del suddetto lancio di sassi, il pubblico occupante il settore ospiti abbia dovuto trovare riparo all'interno del campo

di gioco, accedendovi dalle porte aperte dalle forze dell'ordine, cosa che, pur non causando alcun tipo di minaccia nei confronti dei Direttori di gara e degli atleti ed addetti ivi presenti, abbia determinato la sospensione della gara per 25 minuti;

se corrisponda al vero che la decisione di aprire le porte del terreno di gioco sia stata presa di comune accordo, per motivi di sicurezza, fra le forze dell'ordine ed i responsabili della sicurezza dello stadio;

se la struttura presso cui si è svolta la gara fosse in grado di ospitare un evento così importante o se invece non fossero garantite le norme di sicurezza indispensabili per la tutela di tutti i partecipanti all'evento sportivo;

se la condotta della tifoseria ospite sia stata improntata da una legittima autotutela personale o da altri tipi di motivazioni.

(4-09556)

CUTRUFO. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e della salute.* – Premesso:

che ormai da tempo giungono preoccupanti notizie circa le precarie condizioni igieniche riscontrate a bordo dei treni in Italia;

che, a tal proposito, nella notte tra venerdì 7 ottobre e sabato 8 ottobre 2005 l'interrogante ha viaggiato in un *Wagon Lit* sul treno Intercity Roma-Genova;

che, a causa della presenza di cimici in un vagone attiguo, il treno si è dovuto fermare, durante il percorso, per lungo tempo, tanto da non consentire all'interrogante medesimo di essere presente alla cerimonia di inaugurazione del 45° Salone Nautico di Genova, alla quale era stato invitato;

che sabato 15 ottobre 2005 lo scrivente ha nuovamente viaggiato in un treno, l'Eurostar Roma-Milano: c'era un odore nauseabondo, i vagoni sporchi ed i bagni sudici a causa del mancato svuotamento dei water;

che, interrogati, i capitreno in merito hanno risposto all'interrogante che i treni arrivano già sporchi da Napoli, dove non si effettuano le pulizie e, quindi, a Roma i lavoratori delle imprese di pulizie, ai quali Trenitalia ha affidato l'incarico, non sono in grado di effettuare completamente tali pulizie, anche perché il numero di personale è esiguo;

che già numerosi passeggeri hanno denunciato la presenza di zecche, di cimici, di insetti e addirittura di topi su alcuni treni e, quindi, una scarsa igiene e l'assenza di un efficiente servizio di pulizie,

si chiede di sapere:

anzitutto, come mai tali disservizi si verificano maggiormente a Napoli e, nonostante ciò, non si provveda ad effettuare l'allontanamento degli operatori che non svolgono il proprio dovere;

inoltre, quali immediate iniziative intendano attuare i Ministri in indirizzo, ciascuno per gli ambiti di propria competenza, presso Trenitalia, al fine di garantire che episodi di questo genere che, anzitutto, mettono in pericolo la salute degli utenti, oltre a non assicurare il diritto alla mobilità

non si ripetano mai più in futuro e, quindi, assicurare un servizio ferroviario efficiente e di qualità.

(4-09557)

FASOLINO. – *Al Ministro della salute.* – Premesso che:

ad oggi la graduatoria dei medici di medicina di base del 2005 della regione Campania non è stata ancora pubblicata;

risulta invece in essere la graduatoria dei medici di medicina di base del 2000, relativa sempre alla regione Campania,

si chiede di conoscere se risulti per quali motivi la graduatoria in oggetto del 2005 non sia stata ancora pubblicata e perché la graduatoria del 2000 risulti ancora valida essendo trascorsi i tempi prescritti dalla normativa in vigore.

(4-09558)

DE PAOLI. – *Al Ministro per i beni e le attività culturali.* – Premesso:

che in data 21 settembre 2003 il comune di Lozio (440 abitanti) rilasciava alla Edilmora S.p.a. il permesso di costruire un centro di residenza integrato per anziani in località San Lazzaro;

che il permesso veniva condizionato, fra l'altro, al rispetto del pregio ambientale delle aree;

che, con nota del 13 settembre 2004, la Soprintendenza per i beni ambientali e architettonici di Brescia ha proposto alla Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici della Lombardia la sottoposizione a prescrizioni di tutela indiretta – ai sensi dell'art. 45 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 – della chiesa parrocchiale dei SS. Nazario e Celso, del cimitero e della contigua zona di rispetto;

che con tali prescrizioni – ove la Direzione regionale dovesse accogliere la proposta – sarebbe gravemente compromessa la realizzazione degli immobili autorizzata dal Comune di Lozio con le modalità e caratteristiche previste dal permesso di costruire, in quanto le nuove costruzioni dovrebbero: inserirsi in una zona diversa dalla conca prativa posta a nord del complesso parrocchiale e del cimitero, garantire che restino inalterate le condizioni di prospettiva e di luce del complesso religioso per chi discende dall'abitato di Laveno e, in ogni caso, essere disposte con edificazione compatta e in stretta contiguità con l'ex casa parrocchiale, con direzione sud-est rispetto alla parte terminale della strada di accesso all'abitato di Laveno;

che appare evidente la sproporzione tra il modesto valore architettonico e paesaggistico della piccola chiesa parrocchiale e l'entità del vincolo che si intende imporre all'area in ordine alle piccole costruzioni assentite dal Comune, per le quali, comunque, la società costruttrice dovrà rispettare i normali *standard* ambientali e paesaggistici – e ciò senza contare la rilevanza sociale delle nuove opere, finalizzate ad ospitare i parenti degli anziani in visita a questi ultimi,

si chiede di sapere quali iniziative si intendano assumere per la revoca della proposta della Soprintendenza di Brescia ovvero – quanto meno – allo scopo di ridurne la drastica, ingiustificata portata, che segnerebbe la fine dell’iniziativa volta alla creazione di un complesso edilizio correttamente inserito nel paesaggio circostante.

(4-09559)

MANFREDI. – *Al Ministro delle comunicazioni.* – Premesso che:

risulta che in data 28/9/2005 in sede di conciliazione, presso la Direzione provinciale del lavoro del Verbanio Cusio Ossola, la filiale di Verbania delle Poste taliane non abbia accettato la richiesta, a parere dell’interrogante legittima, della dipendente sig.ra Anna Bulgarelli, che avrebbe un credito di ferie di 98 giorni, con giornate risalenti agli anni 2003 e 2004, adducendo a giustificazione «esigenze di servizio incompatibili con la fruizione delle ferie stesse»;

risulta, inoltre, che l’ufficio legale dell’UST CISL di Verbanio Cusio Ossola, in collaborazione con l’organizzazione sindacale SLP-CISL di Verbanio Cusio Ossola, abbia presentato, alla Direzione provinciale del Lavoro del Verbanio Cusio Ossola una denuncia di mancato rispetto del decreto legislativo 213/2004, chiedendo un’urgente ispezione presso la Direzione di filiale Poste Italiane, C.so Europa 50 in Verbania, riguardante tutto il personale impiegato sul territorio provinciale (circa 400 dipendenti);

risulta, altresì, che il Segretario provinciale dell’organizzazione sindacale SLP-CISL del Verbanio Cusio Ossola Liana Righi abbia messo in rilievo che esistono in merito comportamenti diversi tra Uffici Postali confinanti;

risulta, infine, che la concessione delle ferie nella provincia del Verbanio Cusio Ossola sia, con analoga o identica motivazione, negata da anni soprattutto a dipendenti impiegati nel recapito o quali operatori polivalenti e, in particolare, che le residue ferie a credito del personale gestito dalla sola filiale Poste Italiane di Verbania, risalenti all’anno 2003, siano corrispondenti a circa 500 giornate feriali,

si chiede di conoscere:

se la situazione descritta corrisponda a verità;

quale sia la reale consistenza delle giornate di ferie non fruito da parte del personale dipendente delle Poste nella provincia del Verbanio Cusio Ossola negli anni 2003, 2004 e 2005;

quali provvedimenti il Ministro abbia preso o intenda prendere in presenza di eventuali inadempienze nell’osservanza della normativa vigente.

(4-09560)

Errata corrige

Nel Resoconto sommario e stenografico della 183<sup>a</sup> seduta pubblica del 5 giugno 2002, a pagina 5, il titolo: «Disegno di legge, trasmissione della Camera dei deputati e assegnazione» deve intendersi: « Disegno di legge, trasmissione della Camera dei deputati e assegnazione. Commissioni permanenti, autorizzazione alla convocazione».

Nel Resoconto sommario e stenografico della 325<sup>a</sup> seduta pubblica del 5 febbraio 2003, a pagina 2, sotto il titolo: «Disegni di legge, annuncio di presentazione», alla fine del primo capoverso, inserire il numero: «1985».

Nel Resoconto sommario e stenografico della 328<sup>a</sup> seduta pubblica dell'11 febbraio 2003, a pagina 58, sotto il titolo: «Disegni di legge, approvazione da parte di Commissioni permanenti» aggiungere, dopo le parole: «Torino 2006» le altre: «(1406)».

Nel Resoconto sommario e stenografico della 786<sup>a</sup> seduta pubblica del 26 aprile 2005, il titolo: «Corte Costituzionale, sentenze di inammissibilità» deve essere sostituito dal seguente: «Corte Costituzionale, trasmissione di sentenze su ricorsi per conflitto di attribuzioni».

Nel Resoconto sommario e stenografico della 881<sup>a</sup> seduta pubblica dell'11 ottobre 2005, nell'intervento del senatore Tarolli, a pagina 44, alla quarta riga del primo capoverso, sostituire le parole: «dalle decisioni» con le altre: «dalle indagini».

Nello stesso Resoconto, a pagina 163, ultima riga, sostituire le parole «(Doc. XCVI, n. 3)» con le altre: «(Doc. XCVI, n. 5)».







