

DISEGNO DI LEGGE
presentato dal ministro dei trasporti
(BIANCHI)
e dal ministro dell'interno
(AMATO)
di concerto con il ministro della giustizia
(MASTELLA)
e con il ministro delle infrastrutture
(DI PIETRO)

Disposizioni in materia di autotrasporto merci e di circolazione stradale
Presentato il 29 marzo 2007

RELAZIONE

Onorevoli Deputati! - Gli obiettivi in materia di sicurezza stradale dipendono, con diversa ma comunque significativa incidenza, da vari fattori la cui individuazione consente di delineare le principali linee di intervento della regolazione.

In linea di principio, si può ritenere che i fattori determinanti in materia di sicurezza della circolazione siano almeno:

- a) i comportamenti delle persone;
- b) la qualità dei veicoli;
- c) la qualità delle infrastrutture stradali;
- d) la quantità di veicoli in circolazione in rapporto alla consistenza delle infrastrutture stradali.

Nel rispetto dell'ordinamento comunitario e tenendo conto delle prerogative regionali, le principali linee di intervento della regolazione dovranno pertanto riguardare, sotto i diversi aspetti rilevanti, almeno:

- a) i conducenti;
- b) i veicoli;
- c) le infrastrutture;
- d) il riequilibrio modale a favore del trasporto per ferrovia, per mare o per via navigabile;

e) il trasporto pubblico.

Il presente disegno di legge rappresenta un primo, urgente intervento su uno dei fattori determinanti in materia di sicurezza stradale, vale a dire i comportamenti delle persone, con particolare riferimento ai conducenti.

L'articolo 1 modifica l'articolo 117 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, in materia di limitazioni alla guida. È stato abrogato il comma 1 relativo a limitazioni alla guida di motocicli, in quanto ormai disapplicato in ragione del recepimento nel nostro ordinamento della normativa comunitaria in materia, e in specie della direttiva 91/439/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991.

In materia di neo-patentati, ai quali la patente sia stata rilasciata a decorrere dal 1° giugno 2007, è stata introdotta un'ulteriore limitazione alla guida, relativa alla potenza specifica dei veicoli, riferita alla tara, che non può essere superiore a 60 kW/t. Da tale limitazione sono esclusi i conducenti di veicoli autorizzati ai sensi dell'articolo 188 del codice della strada al servizio di persona invalida, sempre che questa si trovi sul veicolo. Il termine è stato indicato lasciando un ragionevole lasso di tempo per l'adeguamento dell'utenza.

L'articolo 2 modifica l'articolo 142 del codice della strada in materia di velocità dei veicoli.

L'eccesso di velocità è causa di circa il 13 per cento degli incidenti stradali riconducibili alla condotta del conducente; soprattutto, una velocità esorbitante aggrava le conseguenze di tutti gli incidenti, qualunque sia la causa che li ha determinati.

Inoltre, sulla base dei dati relativi alle violazioni accertate anche al di fuori del contesto infortunistico, si può osservare che tale comportamento ha carattere diffuso e generalizzato. L'elevatissima frequenza di tali violazioni induce a ritenere che le sanzioni previste e i relativi controlli non rappresentino per gli utenti della strada efficaci deterrenti. Si ritiene, pertanto, che solo l'adeguamento delle sanzioni e il ricorso a moderne tecnologie di controllo remoto possano consentire una significativa inversione di tendenza.

Il citato articolo 142 è stato perciò modificato prevedendo un mirato incremento sia delle sanzioni pecuniarie sia della durata della sospensione della patente e una più graduale modulazione in funzione dell'eccesso di velocità accertato, stabilendo:

a) la rimodulazione delle fasce di eccesso della velocità oltre il limite consentito (dalle attuali tre fasce, si passa a quattro fasce, con sanzioni più pesanti per le eccedenze superiori a 40 km/h e a 60 km/h rispetto al limite);

b) la possibilità di impiegare, come fonti di prova, anche dispositivi che calcolano la velocità media su un tratto predeterminato, come, peraltro, già accade con gli strumenti di controllo del pedaggio autostradale;

c) un significativo incremento della sanzione accessoria per l'ipotesi di recidiva nel biennio con il superamento del limite di oltre 40 km/h e la possibilità di revoca della patente in caso di recidiva nelle violazioni che determinano il superamento del limite di oltre 60 km/h.

Si segnala a questo proposito - con riguardo al complesso delle novelle contenute nel presente disegno di legge - che gli originari importi delle sanzioni, indicati nel decreto legislativo n. 285 del 1992, sono stati oggetto di aggiornamento biennale, secondo quanto stabilito dall'articolo 195, commi 3 e 3-bis, del medesimo decreto legislativo, da ultimo con il decreto del Ministro della giustizia, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro dei trasporti, 29 dicembre 2006, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 302 del 30 dicembre 2006. Poiché gli adeguamenti sono operati in forma sintetica e non mediante espresse modificazioni testuali, nelle novelle proposte si è fatto riferimento agli originari importi (oppure a quelli stabiliti da successive specifiche novelle

incidenti sui singoli articoli del codice della strada): deve avvertirsi tuttavia che l'effettivo incremento delle sanzioni, proposto dal presente disegno di legge, viene ad incidere sostanzialmente sugli importi attualmente vigenti, così come determinati dai decreti ministeriali che hanno disposto i richiamati aggiornamenti.

L'articolo 3 modifica l'articolo 173 del codice della strada in materia di uso dei dispositivi radiotrasmittenti durante la guida.

L'articolo 173, comma 2, prevede il divieto, per il conducente, «di far uso durante la marcia di apparecchi radiotelefonici ovvero di usare cuffie sonore», ma consente l'utilizzo di apparecchi a viva voce o dotati di auricolare, purché il conducente abbia adeguate capacità uditive da entrambe le orecchie e purché per il loro funzionamento non debba usare le mani.

Finalità della norma risulta, pertanto, l'innalzamento del livello di attenzione del conducente attraverso il divieto di usare qualsiasi apparecchio che distraga dalla guida o possa impegnare anche una sola mano.

Il comportamento di chi utilizza il cellulare durante la guida è molto pericoloso soprattutto perché per comporre il numero, trovare il numero stesso nella rubrica o leggere eventuali messaggi in arrivo occorre distogliere l'attenzione dalla strada con effetti molto gravi. La condotta illecita, peraltro, nonostante le numerose campagne di prevenzione e di controllo svolte dalle Forze di polizia, non accenna a diminuire di frequenza.

A fronte di tale pericolosità, la vigente formulazione del citato articolo 173 non prevede un trattamento sanzionatorio adeguato e realmente dissuasivo. Si è perciò previsto di adeguare le sanzioni pecuniarie, aumentandone l'importo, e di introdurre la sanzione accessoria della sospensione della patente di guida, sia pure di durata limitata.

L'articolo 4 modifica taluni articoli del codice della strada al fine di colpire taluni comportamenti che sono da considerare particolarmente indicativi di «diseducazione stradale» e che assumono una particolare incidenza nel rapporto tra comportamento e rischio per la sicurezza.

I commi 1 e 3 modificano gli articoli 174 e 178 del codice della strada, in tema, rispettivamente, di durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone e cose e di periodi di riposo e di guida dei conducenti tenuti all'osservanza di tali periodi, nonché alla corretta tenuta e conservazione dei relativi documenti (libretti individuali di controllo, estratto del registro di servizio o copia dell'orario di servizio). Si è inteso disciplinare, con una sanzione amministrativa più grave di quella attualmente prevista, i seguenti comportamenti:

- a) il superamento del periodo di guida o l'inosservanza di quello di pausa o di riposo;
- b) l'essere sprovvisto dei documenti su indicati, ovvero l'averli contraffatti.

Si tratta di comportamenti particolarmente pericolosi, giacché è evidente che l'inosservanza di tali periodi si risolve in un potenziale rischio per la sicura circolazione del conducente stesso e degli altri utenti della strada.

In perfetto parallelismo tra i due citati articoli 174 e 178, dunque, si è provveduto a inasprire le sanzioni amministrative accessorie e ad aumentare il punteggio decurtabile che, invero, era attualmente assolutamente modesto: gli attuali 2 punti sono stati portati a 10.

Si richiama l'attenzione sulla circostanza che, dalla data di entrata in vigore della disciplina applicativa in materia di carta di qualificazione del conducente, tali punti verranno a essere decurtati da tale documento di abilitazione professionale alla guida.

In tale novero di fattispecie più gravi è stata inserita anche la previsione di cui agli attuali commi 7 dell'articolo 174 e 4 dell'articolo 178, relativa all'alterazione dei documenti in parola: è sembrato che tale ipotesi - denotando un particolare e grave elemento psicologico - meritasse di essere sanzionata con una sanzione amministrativa pecuniaria più grave e con una maggiore decurtazione di punti dalla patente.

Nel comma 7 dell'articolo 174 e nel comma 4 dell'articolo 178 residua, pertanto, la fattispecie di

chi non abbia con sé ovvero tenga in modo incompleto i documenti *de quibus*: ipotesi per la quale è rimasta invariata la sanzione amministrativa pecuniaria, ma per la quale si è comunque prevista la decurtazione di 5 punti dalla patente, a fronte dell'attuale previsione di 1 solo punto.

L'intento è evidentemente quello di motivare la categoria professionale interessata, e in definitiva le stesse aziende esercenti l'autotrasporto, a una maggiore osservanza delle richiamate disposizioni, chiaramente finalizzate alla tutela dell'incolumità dei conducenti e degli altri utenti della strada.

Il comma 2 dell'articolo 4 in esame modifica il sistema delle sanzioni amministrative previste per l'ipotesi di violazione del disposto dell'articolo 176 del codice della strada in relazione al comportamento di chi, in autostrada o sulle strade extraurbane principali, inverte il senso di marcia e attraversi lo spartitraffico, anche all'altezza dei varchi, nonché percorra la carreggiata o parte di essa nel senso di marcia opposto a quello consentito.

Tale comportamento, sanzionato ai sensi del comma 19 dell'articolo 176 del codice della strada con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 1.754 a euro 7.018, ai sensi del comma 22 era, altresì, punito con la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente per un periodo da sei a ventiquattro mesi: sanzione che - seppur incisiva - è stata ritenuta ancora inadeguata a fronte della assoluta ed elevatissima pericolosità del comportamento da punire.

Si è ritenuto, pertanto, opportuno, a fine di massima disincentivazione da comportamenti di guida tanto sconsiderati e pericolosi, prevedere la sanzione della revoca della patente: invero la gravità di siffatta condotta lascia un ragionevole margine di presunzione di inidoneità del soggetto responsabile alla guida di veicoli.

Infine, nel comma 4 dell'articolo 4 del presente provvedimento si è intervenuti ad apportare le modifiche alla tabella dei punteggi allegata all'articolo 126-*bis* del codice della strada, in conformità a quanto sopra esposto.

Si è provveduto, inoltre, a inasprire la sanzione di decurtazione del punteggio prevista per l'ipotesi di violazione delle norme di cui ai commi 1, 2 e 3 dell'articolo 191 in materia di comportamento dei conducenti di autoveicoli in prossimità, rispettivamente, di attraversamenti pedonali non regolati da agenti o da semafori ovvero su strade sprovviste di attraversamenti pedonali o, infine, qualora si accinga all'attraversamento persona invalida o con ridotte capacità motorie o su carrozzella, o munita di bastone bianco, o accompagnata da cane guida, o munita di bastone biancorosso in caso di persona sordo-cieca, o comunque altrimenti riconoscibile.

Per la violazione dei comportamenti descritti dalle citate disposizioni si è prevista la decurtazione di 8 punti (a fronte degli attuali 5) per le ipotesi di cui ai commi 1 e 3 dell'articolo 191 del codice della strada, ritenute più gravi, e di 4 punti per l'ipotesi di cui al comma 2 del medesimo articolo 191.

È stato eliminato il riferimento al comma 4 dell'articolo 191 del codice della strada nella tabella dei punteggi allegata all'articolo 126-*bis*, atteso che tale comma contiene una prescrizione sanzionatoria e non comportamentale.

È stata sostituita nella tabella del punteggio la parte relativa all'articolo 142 in tema di violazione dei limiti di velocità, adeguando al maggior rigore sanzionatorio la previsione di decurtazione di punti connessa alla violazione di cui al comma 8 dell'articolo 142 in argomento (superamento del limite di oltre 10 km/h e di non oltre 40 km/h), che passa da 2 a 5 punti, mentre all'ipotesi già prevista di decurtazione di 10 punti per la fattispecie punita dal comma 9 dell'articolo 142 è stata aggiunta anche l'ipotesi sanzionata dal comma 9-*bis* introdotto dal provvedimento in commento.

L'articolo 5 modifica gli articoli 186 e 187 del codice della strada in materia di guida in stato di ebbrezza alcolica o sotto l'effetto di stupefacenti.

In Italia, oltre a un milione di soggetti affetti da alcolismo, vi sono almeno tre milioni di bevitori eccessivi, la cui età media va rapidamente diminuendo; non meno preoccupanti sono i dati relativi all'uso di sostanze stupefacenti, secondo i quali soprattutto i più giovani stanno acquisendo l'abitudine di unificare in un solo contesto l'assunzione di droghe - soprattutto cocaina - e alcol.

La proposta di modifica degli articoli 186 e 187 costituisce una risposta immediata e incisiva per contrastare il gravissimo fenomeno della guida in stato di ebbrezza alcolica o sotto l'effetto di stupefacenti, che secondo stime dell'Organizzazione mondiale della sanità, dell'Istituto superiore di

sanità e della Società italiana di alcologia determina almeno il 30 per cento degli incidenti gravi che si verificano nel nostro Paese.

La nuova norma interviene soprattutto sull'impianto sanzionatorio dei reati di guida in stato di ebbrezza e di alterazione a seguito di uso di sostanze stupefacenti (articoli 186 e 187), che non risulta più adeguato alla reale gravità del fenomeno e che, perciò, non svolge più un'efficace azione deterrente. Per avere l'esatta dimensione di tale inadeguatezza, basti pensare che tali comportamenti, che compromettono in modo molto grave la sicurezza stradale, sono oggi puniti dal nostro ordinamento assai meno pesantemente di chi abbandona un animale sulla strada, anche quando tale condotta non abbia costituito pericolo per i terzi.

La modifica proposta consente, altresì, di completare e dare maggiore incisività agli interventi normativi precedenti (avvenuti nel 2002 e nel 2003), che avevano previsto la possibilità di effettuare accertamenti preliminari a campione su tutti i conducenti e su conducenti coinvolti in incidenti stradali e che hanno permesso l'incremento del numero dei controlli compiuti dalle Forze di polizia.

I. Adeguamento delle sanzioni.

L'intervento proposto:

a) adegua le sanzioni penali alla reale gravità del fenomeno, aumentando la durata delle pene detentive e l'entità di quelle pecuniarie;

b) distingue, graduandone le sanzioni, le violazioni solo potenzialmente pericolose da quelle oggettivamente più gravi. Infatti:

1) le pene detentive e quelle pecuniarie sono aumentate quando l'illecito è accertato a seguito di un incidente stradale in cui il conducente è rimasto coinvolto. Il verificarsi di un sinistro stradale correlato alla condotta di guida del conducente in stato di ebbrezza o in condizioni psico-fisiche alterate, infatti, manifesta una reale e maggiore pericolosità della condotta stessa che, in ossequio al generale principio di gradualità delle pene, richiede una sanzione più grave. Si è ritenuto, infatti, che la sanzione proporzionale, non solo alla condotta ma anche agli effetti concreti che essa determina (cioè l'incidente stradale), possa essere espressiva di un meccanismo di adeguamento automatico della risposta punitiva al «danno» obiettivo provocato dall'illecito e rappresenti, perciò, un più efficace strumento sanzionatorio. L'aggravamento di pena è previsto anche nel caso in cui dall'incidente non siano derivate conseguenze per le persone, poiché, spesso, a fronte di una così pericolosa condotta di guida, non si verificano gravi conseguenze per le persone solo per il concomitante effetto di altri fattori che, tuttavia, non sono assolutamente collegati al comportamento del conducente. È in ogni caso fatta salva l'applicazione delle sanzioni penali per i reati di lesioni personali o di omicidio colposo conseguenti all'incidente stradale;

2) la durata del periodo di sospensione della patente di guida è stata aumentata, affinché possa essere adeguata alla gravità della condotta, soprattutto se rapportata ad altri illeciti puniti dal codice della strada in cui, a fronte di condotte oggettivamente meno pericolose, si prevede una durata della sospensione della patente molto più lunga;

3) tra i casi di revoca della patente di guida connessi alla guida in stato di ebbrezza o sotto l'influenza di stupefacenti viene previsto il caso del conducente recidivo nelle violazioni nel corso di un biennio: si ritiene che tale comportamento renda manifesta una situazione più grave, probabilmente correlata all'abituale eccesso di alcol o di uso di stupefacenti;

c) attribuisce al tribunale la competenza a giudicare dei reati in argomento, perché solo quel giudice può consentire una migliore valutazione della personalità del reo e l'applicazione concreta di

misure detentive, indispensabili per dare all'intera normativa un reale effetto deterrente, soprattutto a fronte della condotta di alcolisti o di assuntori abituali di stupefacenti.

II. Fermo amministrativo del veicolo.

Quando il tasso alcolico nel sangue non è superiore a 1,5 grammi per litro (g/l), oltre alle pene sopraindicate, è sempre disposto il fermo amministrativo del veicolo con il quale è stata commessa la violazione. La procedura di esecuzione di tale sanzione è definita dal nuovo articolo 224-ter che richiama, in quanto compatibile, quella prevista dall'articolo 214 per gli illeciti amministrativi. La nuova norma teorizza la sussistenza del rapporto di strumentalità tra la circolazione del veicolo e la guida in stato di ebbrezza e richiede necessariamente il coinvolgimento del suo proprietario sulla base del presupposto che questi, nel momento in cui consente l'uso del veicolo da parte di un terzo, assume automaticamente i rischi che dalla circolazione derivano, ivi compresi quelli relativi all'applicazione delle sanzioni accessorie. Il proprietario, quindi, deve valutare l'affidabilità del soggetto al quale consente di circolare con il proprio veicolo, e non può sottrarsi alle conseguenze di questo giudizio se lo stesso si riveli errato. La sanzione non trova applicazione nel caso in cui il proprietario provi che la circolazione del veicolo sia avvenuta contro la sua volontà.

III. Confisca del veicolo.

Quando il tasso alcolico nel sangue è superiore a 1,5 g/l, oltre alle pene detentive e a quelle pecuniarie sopraindicate, è prevista la confisca del veicolo; un tasso alcoolemico così elevato, infatti, costituisce sicuro indice di una rilevante pericolosità della condotta del conducente, che ha una propensione all'incidente stradale molto più elevata di un conducente sobrio.

Analoga misura è disposta in ogni caso in cui il conducente guidi in condizioni psico-fisiche alterate dopo aver assunto stupefacenti; in tale caso, diversamente dalla guida in stato di ebbrezza alcolica, la misura è disposta senza aver riferimento ad una soglia limite di sostanza presente nel sangue, in quanto, anche per l'estrema varietà delle sostanze stupefacenti e per il loro diverso effetto sul conducente, non è possibile stabilire con certezza quale quantità di sostanza ha minore pericolosità. Del resto, diversamente dall'alcol, il cui uso moderato è consentito, l'ordinamento vieta l'uso di sostanze stupefacenti e psicotrope alla guida, senza fare distinzione in funzione della quantità e della qualità delle sostanze stesse.

La confisca obbligatoria del veicolo può dimostrarsi assai efficace sotto il profilo della deterrenza, come accade per la violazione di altre norme di comportamento del codice della strada (ad esempio, per i veicoli impegnati in gare clandestine di velocità e, limitatamente a ciclomotori e motocicli, come conseguenza della commissione di reati sulla strada). La confisca, infatti, tende a prevenire la commissione di nuovi reati attraverso il veicolo che, viceversa, restando nella disponibilità del reo, mantiene viva l'idea e l'attrattiva verso i reati stessi.

Per evitare che la misura possa colpire ingiustamente il proprietario del veicolo estraneo al reato, si prevede che, in tali casi, in luogo della confisca sia disposto il fermo amministrativo del veicolo per un periodo di tempo adeguatamente lungo. Tale sanzione amministrativa, realizzata in alternativa alla confisca, ha la funzione di responsabilizzare il proprietario nell'affidamento del proprio veicolo. Naturalmente, secondo le disposizioni dell'articolo 214, non può trovare applicazione neanche la sanzione accessoria del fermo se la circolazione del veicolo, appartenente a persona estranea al reato, sia avvenuta contro la sua volontà.

IV. Ritiro cautelare della patente in attesa dell'esito degli accertamenti sanitari.

L'accertamento dello stato di alterazione conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti richiede necessariamente l'effettuazione di esami di laboratorio, spesso molto complessi, i cui tempi non sono sempre compatibili con le esigenze di accertamento dei reati correlati alla conduzione di veicoli in stato di alterazione.

In tali circostanze, quando l'esito degli accertamenti sanitari effettuati sul conducente non è immediatamente disponibile, allo scopo di evitare che una persona in evidente stato di alterazione psico-fisica possa continuare a condurre veicoli, creando grave pregiudizio per la sicurezza stradale, si è previsto che gli organi di polizia stradale che hanno accompagnato il conducente presso una struttura sanitaria per effettuare gli esami necessari all'accertamento dello stato di alterazione possano disporre il ritiro della patente di guida del conducente fino all'esito degli accertamenti. La misura cautelare del ritiro, per la cui procedura di applicazione si rinvia all'articolo 216, può essere disposta solo quando lo stato di alterazione è manifestamente evidente per la presenza di documentati sintomi e per l'esito positivo di precedenti accertamenti qualitativi di *screening*.

La stessa procedura si è previsto sia applicabile anche in caso di ebbrezza alcolica su persone coinvolte in incidenti stradali e ricoverate in strutture ospedaliere, visto che, in tali casi, non è sempre possibile accertare lo stato di ebbrezza con l'ausilio di etilometri, ma è necessario il ricorso a esami di laboratorio su campioni ematici prelevati in occasione del ricovero.

V. Depenalizzazione del reato di rifiuto di sottoporsi agli accertamenti.

Il reato di rifiuto di sottoporsi all'accertamento finalizzato alla verifica dell'eventuale stato di ebbrezza o di alterazione psico-fisica derivante dall'assunzione di stupefacenti è stato depenalizzato perché l'allarme sociale prodotto da tale condotta è molto più ridotto rispetto a quello del reato di guida in stato di ebbrezza o di alterazione sotto l'effetto di stupefacenti, con i quali, peraltro, l'illecito rifiuto può comunque concorrere se lo stato di alterazione è così evidente da essere accertato anche senza l'ausilio di strumenti.

Conformemente ai principi ispiratori di analoghi interventi di depenalizzazione, che mirano a limitare la rilevanza penale alle sole violazioni connotate da reale gravità, trasformando in illeciti amministrativi quelle inidonee a ledere beni costituzionalmente significativi o socialmente rilevanti, la depenalizzazione prefigurata appare destinata a determinare significativi effetti deflattivi.

Nel rinunciare alla minaccia della pena si è ritenuto comunque necessario costruire un sistema amministrativo dotato di reale efficacia dissuasiva, valorizzando, a tal fine, lo strumento delle sanzioni accessorie e conferendo alla sanzione amministrativa pecuniaria un elevato ammontare, tale da renderla adeguatamente proporzionata all'illecito, anche allo scopo di evitare che, attraverso tale condotta, i conducenti possano eludere gli effetti delle altre disposizioni e agevolmente sottrarsi al rigore delle sanzioni penali per i reati di guida in stato di ebbrezza o di alterazione da uso di stupefacenti di cui agli articoli 186 e 187.

Perciò, accanto alla sanzione pecuniaria, si è prevista l'applicazione della sospensione della patente e del fermo amministrativo del veicolo con una durata uguale a quella prevista per le corrispondenti sanzioni irrogate a seguito di condanna per i reati sopraindicati.

Con la disposizione di cui all'articolo 6 si intende predisporre uno strumento teso a fornire al legislatore futuro gli strumenti di carattere tecnico in base ai quali procedere ad aggiornare gli elementi normativi delle fattispecie di cui agli articoli 186 e 187 del codice della strada, come modificati dall'articolo 5 del presente provvedimento. In particolare, sulla scorta degli orientamenti normativi che stanno emergendo a livello comunitario, occorre fornire le basi per aggiornare le disposizioni in esame in ordine agli effetti che possono interessare particolari categorie di soggetti, come i neo-patentati: in proposito, se già a livello di disciplina anche sanzionatoria amministrativa la normativa del codice, in specie come modificata dal presente disegno di legge, prevede una particolare disciplina per tale categoria, la disposizione in esame prevede l'unica strada allo stato tecnicamente perseguibile per il futuro adeguamento delle norme di rilevanza penale alle esigenze di prevenzione di categorie di conducenti oggetto di peculiare tutela.

L'articolo 7 introduce il nuovo articolo 218-*bis* del codice della strada, in materia di misure di intervento sui provvedimenti sanzionatori accessori nei riguardi dei conducenti definiti neo-patentati, nonché modifiche all'articolo 128 del codice della strada in tema di revisione di patente, e in specie

con riferimento a coloro che siano minori di diciotto anni e che si siano resi responsabili di una violazione di norme del codice della strada dalla quale consegua la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida.

Secondo le statistiche dell'ISTAT, le classi di età più penalizzate sono quelle relative ai primi anni successivi al conseguimento della patente; anzi, dopo circa due anni, i giovani conducenti divengono ancora più imprudenti ed eccessivamente fiduciosi nelle proprie abilità.

Sulla base di tali indicazioni, la nuova disposizione dell'articolo 218-*bis* prevede un adeguato correttivo nell'applicazione delle sanzioni accessorie che, come già accade per la patente a punti, consente di prevedere un maggior rigore per le violazioni commesse dai neo-patentati.

Il periodo di riferimento (che di seguito sarà definito «di osservazione») è stato individuato nei tre anni successivi al conseguimento della patente, visto che, come si è detto, dopo il primo biennio i neo-patentati, acquistando una certa sicurezza nella guida, divengono ancora più pericolosi.

Il periodo di osservazione è stato correlato al rilascio della patente di categoria B, visto che tale patente è propedeutica per il conseguimento delle patenti di categoria superiore. Per i titolari di patente A, invece, il periodo di osservazione è stato previsto solo se non sono titolari di patente di categoria B o superiore.

Nel periodo di osservazione la durata della sanzione accessoria della sospensione della patente, che viene irrogata, è raddoppiata. Non si è ritenuto utile, invece, un inasprimento delle sanzioni pecuniarie, visto che, nella maggior parte dei casi, queste graverebbero solo sulle famiglie d'origine, in cui i giovani sempre più a lungo permangono, senza un reale effetto deterrente.

Nel contempo, con riferimento ai minori di diciotto anni titolari di patente A, si è tenuto conto che per effetto delle disposizioni dell'articolo 2 del codice civile, il minore non può essere assoggettato a sanzioni perché incapace di agire. Mentre delle sanzioni amministrative pecuniarie è chiamato a rispondere chi esercita la potestà genitoriale sul minore, nessuna sanzione accessoria può essere irrogata sul titolo di guida del minore.

Per la loro pericolosità, dovuta anche all'inesperienza nella guida, nei confronti dei conducenti minori che si rendono responsabili di gravi illeciti, al pari degli altri conducenti, appare assolutamente necessario applicare misure interdittive della guida. Per rendere possibile tale operazione, senza derogare al generale principio della capacità di agire sancito dalla legge 24 novembre 1981, n. 689, la proposta di modifica all'articolo 128 del codice della strada fa leva sullo strumento della revisione della patente, prevedendo che, nelle more della definizione del procedimento, il conducente abbia la patente sospesa cautelatamente a tempo indeterminato. In tal modo la sospensione non avrebbe natura di sanzione, ma di strumento per consentire la verifica dell'idoneità alla guida da parte del conducente minore.

L'articolo 8 introduce la nuova norma dell'articolo 224-*ter* del codice della strada necessaria a consentire l'applicazione del sequestro e del fermo amministrativo dei veicoli in conseguenza di reati.

La previsione normativa in argomento è correlata all'attuazione delle nuove disposizioni degli articoli 186 e 187, che introducono *ex novo* la sanzione accessoria del fermo amministrativo conseguente ad ipotesi di reato. La norma, inoltre, risolve alcune difficoltà interpretative derivanti dalle disposizioni dell'articolo 213, comma 2-*sexies*, del codice della strada, introdotto dal decreto-legge 30 giugno 2005, n. 115, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 agosto 2005, n. 168, e successivamente sostituito dal decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, che prevede la sanzione accessoria della confisca amministrativa in tutti i casi in cui, con un ciclomotore o un motociclo, sia commesso un reato.

I. Sanzione accessoria della confisca del veicolo.

La nuova disposizione, riproducendo la procedura ormai collaudata dell'articolo 223, relativa all'applicazione della sanzione accessoria della sospensione di patente conseguente alla commissione di reati previsti dal codice della strada, attribuisce al prefetto la competenza in ordine all'applicazione della sanzione accessoria della confisca amministrativa, che viene disposta con la sentenza o con il

decreto penale di condanna definitivi.

La procedura di sequestro del veicolo, strumentale all'applicazione della sanzione amministrativa della confisca, è stata modellata in base alla corrispondente procedura prevista in conseguenza della commissione di illeciti amministrativi. Il rinvio alle disposizioni generali dell'articolo 213, sia pure nelle parti compatibili con il procedimento penale, consente, perciò, agli organi di polizia che accertano il reato di procedere immediatamente al sequestro del veicolo e all'affidamento in custodia al proprietario o allo stesso trasgressore, ove possibile, ovvero al deposito presso un custode-acquirente convenzionato. Peraltro, deve evidenziarsi che, nelle ipotesi previste dagli articoli 186, comma 2-*bis*, e 187, comma 1-*bis*, del codice della strada, è espressamente disposto che il veicolo sequestrato non possa essere affidato in custodia al trasgressore.

II. Sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo.

La procedura per l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria del fermo del veicolo, conseguente alla commissione di un illecito penale, è stata modellata sulla base di quella prevista per l'applicazione della corrispondente misura che scaturisce a seguito di illeciti amministrativi. La sanzione, la cui durata è predeterminata, consegue alla sentenza o al decreto penale di condanna per il reato ed è applicata a cura degli organi di polizia dopo che essa è divenuta definitiva, secondo le procedure determinate dall'articolo 214 del codice della strada, in quanto compatibili.

Come per la misura del sequestro, si è previsto che l'organo di polizia che ha accertato il fatto costituente reato possa disporre il fermo provvisorio del veicolo per trenta giorni, quale provvedimento che anticipa il provvedimento definitivo conseguente alla sentenza di condanna.

III. Garanzie difensive.

Per garantire l'inviolabile diritto alla difesa, avverso la misura cautelare del sequestro e avverso quella del fermo provvisorio si è prevista la possibilità di opposizione al giudice di pace. In tal modo, conferendo al giudice di pace la possibilità di valutare la legittimità della misura con autonomo procedimento di opposizione, si è inteso svincolare la privazione cautelare della possibilità di utilizzo del veicolo dalle sorti del concomitante procedimento penale per il reato dall'accertamento del quale discende l'applicazione delle misure definitive della confisca o del fermo amministrativo.

L'articolo 9 prevede la possibilità di mutare, ad istanza di parte, la pena detentiva comminata per le ipotesi di reato per guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti nella misura alternativa dell'affidamento ai servizi sociali, con indicazione di preferenza per quelli che prestino la loro attività in sostegno di vittime di sinistri stradali o delle loro famiglie. I servizi sociali idonei all'applicazione della disposizione in commento saranno individuati con decreto del Ministro della salute, di concerto con i Ministri della giustizia, della solidarietà sociale e per le politiche giovanili e le attività sportive.

L'articolo 10 introduce obblighi per gli enti titolari o concessionari delle strade. Individuate con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno e delle infrastrutture, le strade a più alto tasso di incidentalità, è fatto obbligo ai predetti enti di provvedere con priorità ad ogni forma di intervento manutentivo, modificativo o di altro genere che possa nell'immediato garantire migliori condizioni di sicurezza nell'utilizzazione delle strade medesime, e conseguentemente ad abbassare il suddetto tasso di incidentalità. Gli interventi in questione dovranno essere posti in essere senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato, con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Per le stesse finalità, le amministrazioni competenti devono nel brevissimo periodo predisporre interventi di intensificazione dei controlli e migliorativi della segnaletica, e quanto altro possa ritenersi utile od opportuno. Il tutto nelle more della realizzazione degli interventi infrastrutturali di medio-lungo periodo che possano ritenersi utili per la risoluzione di problematiche più complesse.

L'articolo 11 introduce disposizioni in materia di confisca dei ciclomotori e motocicli con cui sono state commesse violazioni amministrative. È noto che con il citato decreto-legge n. 115 del 2005, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 168 del 2005, erano state introdotte talune modifiche all'articolo 213 del codice della strada. In specie, il comma 2-*sexies* aveva introdotto la sanzione amministrativa accessoria della confisca del ciclomotore per tutte le ipotesi di violazione delle prescrizioni di cui agli articoli 169, commi 2 e 7, 170 e 171: si tratta di norme relative al trasporto di persone, animali e oggetti sui veicoli a motore e sull'uso protettivo del casco sui veicoli a due ruote.

Tale disposizione è stata ben presto avvertita dall'utenza come sostanzialmente «illegittimamente espropriativa» della proprietà privata. Numerosi sono stati i ricorsi al giudice di pace, taluni dei quali hanno ritenuto di sollevare questione incidentale di legittimità costituzionale.

Dopo una numerosa serie di emendamenti, presentati nell'*iter* parlamentare di provvedimenti normativi, finalizzati a rimuovere dall'ordinamento siffatta norma, da ultimo i commi 167 e 168 dell'articolo 2 del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, nel testo risultante dalle modificazioni apportate dalla legge di conversione 24 novembre 2006, n. 286, hanno disposto, tra l'altro, che nelle ipotesi di violazioni delle disposizioni di cui agli articoli 170 e 171 del codice della strada consegue il fermo amministrativo del veicolo per sessanta giorni. Tale periodo diventa di novanta giorni se la stessa infrazione sia stata commessa almeno due volte nel biennio.

Residua invece la sanzione amministrativa accessoria della confisca del veicolo in tutti i casi in cui il mezzo sia stato adoperato per commettere un reato, sia che l'autore sia maggiorenne che minorenni. Non è stata approvata, purtroppo, alcuna norma transitoria, la cui opportunità, peraltro, da più parti era stata sostenuta.

La modifica si rende necessaria a completamento delle novità introdotte dal citato decreto-legge n. 262 del 2006, in ordine al regime sanzionatorio da applicare all'accertamento delle violazioni di cui agli articoli 97, comma 6, 169, commi 2 e 3, 170 e 171 del codice della strada. Tale disposizione eviterebbe che, solo per questioni temporali, situazioni analoghe siano valutate in modo diverso. In assenza, infatti, di una espressa previsione al riguardo, considerata l'assenza di una norma generale che preveda l'applicazione anche ai procedimenti sanzionatori amministrativi della disposizione più favorevole, i veicoli sequestrati fino all'entrata in vigore della sopraindicate modifiche devono essere comunque confiscati, nonostante che la nuova disciplina preveda l'applicazione della sanzione accessoria meno afflittiva del fermo amministrativo.

Naturalmente, conservando il fatto contestato il carattere dell'antigiuridicità, la restituzione è subordinata al pagamento delle spese sostenute per il trasporto e per la custodia del bene a suo tempo sequestrato.

Si fa presente che non è stata predisposta la relazione tecnica in quanto il presente provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.