

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

N. 3085

DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa del senatore SCALERA

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 3 AGOSTO 2004

—————

Disposizioni per la sicurezza stradale

—————

ONOREVOLI SENATORI. - Ogni anno, nel nostro Paese, a causa degli incidenti stradali muoiono circa 9.000 persone, 22.000 sono colpite da gravi disabilità e 300.000 riportano danni alla salute. Ogni anno perdono la vita a causa di incidenti stradali 100 bambini sotto i dieci anni e 800 pedoni.

In Italia la mortalità per incidente stradale, invece di diminuire ogni anno del 5 per cento come ci imporrebbe l'Unione europea, continua ad aumentare costantemente.

Nei principali Paesi europei, fra tutti, in particolare, la Gran Bretagna e la Francia, l'incidentalità stradale e le morti da essa provocate sono in forte diminuzione; a ciò si è giunti con imponenti campagne di sensibilizzazione e di educazione stradale, con interventi mirati sulle infrastrutture di trasporto, con una dura politica di inasprimento delle sanzioni per i comportamenti più rischiosi e grazie al massiccio impiego delle Forze di polizia nell'attività di controllo, dissuasione e accertamento delle infrazioni.

Per raggiungere i lusinghieri risultati ottenuti in questi Paesi (in Gran Bretagna la mortalità è diminuita del 70 per cento) sono state impiegate, ovviamente, ingentissime risorse economiche. Gli incidenti stradali sono la prima causa di morte per i giovani tra i quindici ed i ventinove anni: oltre 100.000 persone sono morte negli ultimi trenta anni in questa fascia di età. Ogni fine settimana i giornali riportano il triste conteggio dei giovani morti o feriti in incidenti stradali connessi all'esodo verso i locali da ballo e di intrattenimento in genere, provocati dalla distrazione dovuta all'abuso di bevande alcoliche o di sostanze stupefacenti, dalla forte velocità e dalla stanchezza: non a caso tale fenomeno è denominato, parafrasando il titolo di un celebre film degli

anni settanta sulle discoteche, «la strage del sabato sera».

Il presente disegno di legge intende dare un primo parziale contributo alla soluzione di questo problema e si muove nel solco dell'esperienza tracciata dagli altri Paesi europei, accogliendo le proposte formulate ripetutamente dalle associazioni dei familiari delle vittime.

È oggi possibile stimare che la semplice riduzione della velocità massima di 5 chilometri orari eviterebbe ogni anno alla comunità ben 11.000 morti, un quarto del totale.

Punto chiave delle strategie dell'Unione europea è l'uso della cintura di sicurezza, un obbligo rispettato in Italia solo dal 30 per cento delle persone. La distanza dall'Unione europea è marcata pure dall'andamento della mortalità sulle strade nei dieci anni che vanno dal 1992 al 2001. Il fatto che sulle automobili siano sempre più diffusi sistemi di sicurezza attiva e passiva per i passeggeri (*abs*, *airbag*, barre di protezione, eccetera) ha contribuito a far scendere ovunque il numero dei decessi.

Ma ci sono Paesi che non si sono fermati all'ammodernamento del parco. In Germania e in Gran Bretagna, Nazioni con le quali amiamo spesso confrontarci, intervenendo con decisione sull'educazione stradale, sulla sensibilizzazione e sul controllo capillare delle violazioni alle regole della circolazione, le morti si sono ridotte, rispettivamente, del 34 per cento e del 17 per cento tra il 1992 e il 2001. L'Italia fa segnare solo un 10 per cento (terzultima nella Unione europea, precede solo Irlanda e Lussemburgo, dove però il numero dei sinistri è bassissimo in numeri assoluti), meno della metà della media europea (-23,56 per cento), e con un altro dato, quello dei feriti, assolutamente

in controtendenza: aumenta dai 241.994 del 1992 ai 334.679 del 2001.

Nel marzo del 2000, il Piano nazionale della sicurezza stradale prevedeva un complessivo ammodernamento della rete, partendo dai punti più a rischio. Ma a quattro anni di distanza, esso è sostanzialmente inapplicato poichè anche nell'ultima legge finanziaria non c'è traccia dei fondi necessari ad attuarlo: almeno 650 milioni di euro.

Ci sono 26.215 chilometri di strade statali che hanno la carreggiata troppo stretta, inferiore agli 8 metri previsti dalle norme, mentre oltre 10.000 chilometri presentano una pavimentazione appena sufficiente, insufficiente o addirittura completamente degradata.

Fatto grave è anche il problema della cronica carenza di organico delle Forze di polizia che effettuano i controlli sulle strade. Se nel 1960 controllavano il traffico 54.000 pattuglie per 2 milioni e mezzo circa di veicoli (una pattuglia ogni 4,5 automobili) oggi la asimmetria, il profondo squilibrio sono evidenti: ogni pattuglia ha mediamente il compito di sorvegliare la circolazione di circa 90 veicoli. Con l'aggravante che, rispetto al 1960, il numero delle pattuglie non è diminuito solo percentualmente ma anche in termini assoluti: dalle 545.000 di allora alle 477.000 di oggi.

Anche le sanzioni comminate sulle strade sono diminuite. Se nel 1981, con circa 24 milioni di veicoli circolanti, le violazioni contestate dalla stradale furono 3,5 milioni, nel 2000, con un parco veicoli prossimo ai 42 milioni, sono scese a 2,6 milioni. Il rapporto tra multe e veicoli è passato dal 14,3 per cento del 1981 al 6 per cento del 2000. Sono diminuite le infrazioni commesse dagli automobilisti? Niente affatto.

In ogni caso a un fenomeno complesso, come è quello dell'incidentalità stradale, si deve rispondere con una serie articolata di azioni.

Il presente disegno di legge, di cui si chiede l'approvazione, prevede l'adozione

di alcune misure che permettano di coordinare la capacità di intervento delle strutture che operano nell'ambito della sicurezza stradale ed introduce elementi propedeutici al rispetto di alcune norme fondamentali del codice della strada (limiti di velocità e cintura di sicurezza prima di tutto).

Lo squilibrio che vede la stragrande maggioranza degli spostamenti avvenire su gomma, con una quota residuale lasciata al ferro e al cabotaggio, ha costituito e costituisce tuttora un elemento di forte negatività per il nostro Paese dal punto di vista ambientale, economico e - naturalmente - anche da quello dell'incidentalità stradale. Un'opera di ammodernamento del sistema dei trasporti dovrebbe dunque intervenire sulle «piccole opere» (manutenzione, messa in sicurezza, riadattamento, rifacimento delle infrastrutture) e dare nuova linfa alle ferrovie.

Si prevede inoltre una «Sala unificata di coordinamento per la sicurezza stradale», una regia di tutti i soggetti che si occupano di sicurezza stradale al fine di coordinare meglio le iniziative per abbattere il rischio di incidentalità. Un organo che avrà anche il compito, come già avviene all'estero, di individuare le arterie più critiche, i punti più a rischio, e indirizzare quindi anche gli interventi per il miglioramento delle infrastrutture. Alla Sala unificata, che accoglierà anche rappresentanti delle associazioni di familiari e vittime della strada, ambientaliste e dei consumatori, è attribuito il compito di raccogliere, con cadenza settimanale, dati sui flussi di traffico e sull'incidentalità stradale e di elaborarli al fine di predisporre una carta dei rischi riferita alla rete delle strade statali, principali e secondarie, e delle autostrade.

Tale elaborazione è finalizzata al rapido e capillare intervento da parte delle Forze dell'ordine nell'attività di vigilanza sul rispetto dei limiti di velocità e di regolazione dei flussi di traffico, in particolare nei giorni festivi. Questa *task force* dovrà inoltre compilare ogni anno, entro il 31 dicembre, l'elenco

delle gallerie, delle strade urbane, delle strade extraurbane e delle autostrade più a rischio di incidenti stradali, così da poter individuare gli interventi prioritari di manutenzione delle strade più a rischio. Dovrà individuare, inoltre, nuove modalità d'intervento, anche mediante l'uso di strumenti ad alta tecnologia, per ridurre il numero degli incidenti stradali, seguendo, da questo punto di vista, l'esperienza consolidata di altri Paesi europei (come la Gran Bretagna) o extraeuropei (come l'Australia) dove è prassi la periodica redazione di un *rating* del rischio di incidentalità sulle arterie nazionali.

Naturalmente tra i compiti di questa nuova struttura vi è anche la realizzazione di campagne di educazione stradale e di comunicazione sui rischi legati alla violazione delle norme di comportamento del codice della strada.

Il disegno di legge prevede inoltre un dispositivo che consenta l'accensione della vettura solo con la cintura di sicurezza allacciata e l'installazione di un limitatore di velocità regolabile dal proprietario, intervenendo sulla patente a punti e su alcune sanzioni particolari che dovrebbero costare di più agli indisciplinati. Infine si richiede un finanziamento di 200 milioni di euro l'anno per l'attività della Polizia stradale e dell'Arma dei Carabinieri in materia di prevenzione, di vigilanza e repressione delle infrazioni al codice della strada, per l'incremento del numero delle pattuglie su strada, per l'acquisto di dispositivi tecnici per l'accertamento di determinate infrazioni, per il completamento della pianta organica e per la formazione e l'aggiornamento professionali degli addetti.

Con gli articoli 7 e 8 si apportano modifiche al codice della strada, peraltro già modificato dal decreto legislativo 15 gennaio 2002, n. 9, e dal successivo decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° agosto 2003, n. 214, relative alla guida in stato di ebbrezza e sotto l'influenza di sostanze stupefacenti (articoli 186 e 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285). Tali modifiche riguardano in particolare le sanzioni, che sono decisamente inasprite: per la guida in stato di ebbrezza si propone il passaggio da una pena consistente nell'arresto fino ad un mese e nella sospensione della patente da quindici giorni a tre mesi, a quella dell'arresto da sei a diciotto mesi e della sospensione della patente da tre a sei mesi.

Con l'articolo 9 si propone la modifica degli articoli 589 e 590 del codice penale, relativi rispettivamente all'omicidio colposo e alle lesioni colpose, introducendo un consistente aggravamento delle pene quando il fatto è commesso con violazione degli articoli 186 e 187 del codice della strada: si propone la reclusione fino a otto anni se l'omicidio colposo è causato dalla guida in stato di ebbrezza o sotto l'influenza di sostanze stupefacenti e l'aumento della pena nel caso di lesioni.

L'articolo 10 modifica la competenza del giudice di pace escludendo proprio la competenza sui reati previsti dagli articoli 186 e 187 del codice della strada; l'articolo 11, infine, dispone il divieto della vendita della somministrazione di bevande alcoliche lungo le autostrade e le strade statali.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Finalità)

1. La presente legge reca misure per la sicurezza stradale, in coerenza con l'obiettivo di dimezzare il numero delle vittime della strada a livello comunitario entro il 2010, previsto nel Libro bianco della Commissione europea di cui alla comunicazione n. COM(2001) 370, del 12 settembre 2001, per il rafforzamento dell'attività delle Forze dell'ordine di vigilanza, prevenzione e repressione delle infrazioni al codice della strada e per la sua piena attuazione, nonché per il coordinamento delle funzioni attinenti alla sicurezza stradale previste dalla legislazione vigente in materia.

Art. 2.

(Istituzione della Sala unificata di coordinamento per la sicurezza stradale)

1. Per le finalità di cui all'articolo 1 e allo scopo di consentire lo svolgimento coordinato delle funzioni previste dalla legislazione vigente nonché al fine di dare attuazione alle misure contenute nel codice della strada, è istituita, presso il Ministero dell'interno, la Sala unificata di coordinamento per la sicurezza stradale.

2. La nomina dei componenti della Sala unificata di coordinamento per la sicurezza stradale è disposta con decreto del Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.

3. Il decreto di cui al comma 2, recante, altresì, disposizioni sull'organizzazione e

sul funzionamento della Sala unificata di cui al comma 1, è emanato previo parere delle Commissioni parlamentari competenti e previa intesa acquisita in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, di seguito denominata «Conferenza unificata», entro due mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

4. Con successivo decreto del Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono stabiliti, nei limiti dell'autorizzazione di spesa di cui al comma 6, i compensi spettanti ai componenti della Sala unificata di cui al comma 1.

5 La Sala unificata di coordinamento per la sicurezza stradale è composta da:

a) un rappresentante della Polizia di Stato, proposto dal capo della Polizia;

b) un rappresentante dell'Arma dei carabinieri, proposto dal comandante generale dell'Arma;

c) un rappresentante del Corpo della guardia di finanza, proposto dal comandante generale del Corpo;

d) un rappresentante del Ministero dell'interno, un rappresentante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e un rappresentante del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, indicati, rispettivamente, dal Ministro dell'interno, dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio;

e) un rappresentante della Conferenza unificata;

f) un rappresentante dell'Ente nazionale per le strade (ANAS), designato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

g) due rappresentanti delle società concessionarie di autostrade, designati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

h) due rappresentanti delle associazioni delle vittime della strada, proposti dalla Consulta nazionale sulla sicurezza stradale;

i) due rappresentanti delle associazioni ambientaliste, proposti dal Consiglio nazio-

nale per l'ambiente di cui all'articolo 12 della legge 8 luglio 1986, n. 349;

l) due rappresentanti delle associazioni di utenti e consumatori, proposti dal Consiglio nazionale dei consumatori e degli utenti di cui all'articolo 4 della legge 30 luglio 1998, n. 281, e successive modificazioni.

6. Per il funzionamento della Sala unificata di cui al comma 1 è autorizzata la spesa di 500.000 euro per ciascuno degli anni 2004, 2005 e 2006.

Art. 3.

(Compiti della Sala unificata di coordinamento per la sicurezza stradale)

1. La Sala unificata di coordinamento per la sicurezza stradale svolge i seguenti compiti:

a) raccoglie, con cadenza settimanale, dati sui flussi di traffico e sull'incidentalità stradale e li elabora al fine di predisporre una carta dei rischi riferita alla rete delle strade statali, principali e secondarie, e delle autostrade. Tale elaborazione è finalizzata al rapido e capillare intervento da parte delle Forze dell'ordine nell'attività di vigilanza sul rispetto dei limiti di velocità e di regolazione dei flussi di traffico, in particolare nei giorni festivi;

b) fornisce informazioni, anche attraverso gli strumenti del servizio pubblico radiotelevisivo, ai cittadini, agli utenti e alle aziende circa gli eventi che modificano, limitano o comunque condizionano la fruizione della rete stradale e autostradale;

c) elabora e diffonde, con cadenza mensile, dati sugli incidenti stradali su scala nazionale e regionale;

d) redige, entro il 31 dicembre di ogni anno, sulla base dei dati forniti, entro il 31 ottobre, dalle Regioni, dalle province e dai comuni, dall'ANAS e dalle società concessionarie autostradali, l'elenco delle strade urbane, delle strade extraurbane e delle auto-

strade ritenute più a rischio di incidenti stradali;

e) individua, sulla base degli elaborati e delle informazioni di cui alle lettere *a)*, *c)* e *d)*, gli interventi prioritari di manutenzione e di messa in sicurezza delle strade ritenute più a rischio di incidenti;

f) individua, sulla base degli elaborati e delle informazioni di cui alle lettere *a)*, *c)* e *d)*, gli interventi prioritari di potenziamento dell'illuminazione delle gallerie e delle strade ritenute più a rischio di incidenti;

g) individua nuove modalità di intervento, anche mediante l'utilizzazione di strumenti ad alta tecnologia, per ridurre il numero degli incidenti nelle gallerie e nelle strade;

h) predispone e coordina campagne di educazione stradale e di comunicazione sui rischi legati alla violazione delle norme di comportamento di cui titolo V del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni.

2. Gli interventi di cui al comma 1 confluiscono in un programma approvato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per la realizzazione del quale è autorizzata la spesa di 500 milioni di euro per ciascuno degli anni 2004, 2005 e 2006.

Art. 4.

(Dispositivi per limitare il rischio di incidente)

1. Le autovetture di nuova immatricolazione devono essere dotate di un sistema, anche elettronico, che:

a) consente l'accensione dell'autovettura solo nel momento in cui le cinture di sicurezza sono state allacciate;

b) impedisce il superamento dei limiti di velocità massima stabiliti dalle leggi vigenti in materia;

c) consente la registrazione di tutte le informazioni, con particolare attenzione a

quelle di cui alla lettera *b*), relative all'utilizzo dell'autovettura.

2. Con decreto del Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono emanate, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, le norme e le specifiche tecniche dei dispositivi di cui al comma 1, nonchè le istruzioni, le modalità e i termini per l'installazione dei medesimi dispositivi sugli autoveicoli.

Art. 5.

(Sanzioni)

1. A colui che manomette, elimina o rende in tutto o in parte inservibili i dispositivi di cui all'articolo 4 della presente legge, e nel caso di violazione degli articoli 186 e 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, relativi alla guida in stato di ebbrezza e sotto l'influenza di sostanze stupefacenti, si applica la sanzione della perdita totale del punteggio, ai sensi del comma 6 dell'articolo 126-*bis* del medesimo decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni.

2. Nei casi di superamento del limite di velocità di oltre 10 chilometri orari, e di guida senza le cinture di sicurezza allacciate se trattasi di autoveicolo e senza l'uso a norma di legge del casco protettivo se trattasi di motoveicolo, nonchè di transito nelle corsie preferenziali, nelle piste ciclabili e nelle corsie di emergenza, si applica la sanzione della decurtazione di 10 punti del punteggio di cui all'articolo 126-*bis* del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni.

3. Sono puniti con la decurtazione di 7 punti del punteggio di cui all'articolo 126-*bis* del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni:

a) la violazione dell'articolo 154, comma 6, del decreto legislativo 30 aprile

1992, n. 285, e l'inversione di marcia in luoghi dove tale manovra non è comunque consentita;

b) il mancato arresto in prossimità degli attraversamenti pedonali;

c) l'uso del telefono portatile durante la guida senza auricolare o senza dispositivo viva voce.

4. La perdita totale del punteggio della patente di guida a seguito di una o più violazioni delle norme del presente articolo comporta l'impossibilità di sostenere l'esame di idoneità di cui all'articolo 121 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, per tre mesi dalla data di cessazione della sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida.

5. All'articolo 142 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 9, al secondo periodo, le parole: «da uno a tre mesi» sono sostituite dalle seguenti: «da tre a sei mesi» e al terzo periodo, le parole: «da tre a sei mesi» sono sostituite dalle seguenti: «da quattro a otto mesi»;

b) al comma 12, al primo periodo, le parole: «da due a sei mesi» sono sostituite dalle seguenti: «da sei mesi a un anno» e al secondo periodo, le parole: «da quattro a otto mesi» sono sostituite dalle seguenti: «da otto a sedici mesi».

Art. 6.

*(Misure per incrementare l'attività
di prevenzione, vigilanza e repressione
delle infrazioni)*

1. Per l'espletamento delle attività della Polizia stradale e dell'Arma dei carabinieri di prevenzione, vigilanza e repressione delle infrazioni al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come da ultimo modificato

dalla presente legge, e, in particolare, per l'incremento del numero delle pattuglie operanti sulle strade, realizzato anche attraverso la copertura e il potenziamento della pianta organica della Polizia stradale pari ad almeno il 30 per cento dell'organico attuale, per l'acquisto di dispositivi tecnici finalizzati all'accertamento di determinate infrazioni, nonchè per la formazione e l'aggiornamento professionali degli addetti, è autorizzata per ciascuno degli anni 2004, 2005 e 2006 la spesa di 200 milioni di euro.

Art. 7.

(Modifica dell'articolo 186 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n 285)

1. L'articolo 186 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

«Art. 186. - *(Guida sotto l'influenza dell'alcool)*. - 1. È vietato guidare in stato di ebbrezza in conseguenza dell'uso di bevande alcoliche.

2. Chiunque guida in stato di ebbrezza è punito, ove il fatto non costituisca più grave reato, con l'arresto da cinque a diciotto mesi e con l'ammenda da seicento euro a mille duecento euro. All'accertamento del reato consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da tre a sei mesi, quando lo stesso soggetto compie più violazioni nel corso di un anno; con la sentenza di condanna è disposta la revoca della patente di guida, 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 tonnellate, ovvero di complessi di veicoli, con la sentenza di condanna è disposta la revoca della patente di guida, ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI.

3. 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 a spese dell'interessato medesimo e lasciato in consegna al proprietario o gestore di essa con le normali garanzie per la custodia.

4. Quando si abbia motivo di ritenere che il conducente del veicolo si trovi in stato di alterazione psico-fisica derivante dall'influenza dell'alcool, gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12 hanno la facoltà di effettuare l'accertamento con strumenti e procedure determinati dal regolamento. Per i conducenti coinvolti in incidenti stradali e sottoposti alle cure mediche, l'accertamento del tasso alcoolemico è effettuato, su richiesta degli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, dalle strutture sanitarie di base o da quelle accreditate o comunque a tali fini equiparate, con strumenti e modalità stabiliti con decreto del Ministro della salute, di concerto con il Ministro dell'interno. Le strutture sanitarie rilasciano agli organi di polizia stradale la relativa certificazione, estesa alla prognosi delle lesioni accertate, assicurando il rispetto della riservatezza dei dati in base alle vigenti disposizioni di legge. I fondi necessari per l'espletamento degli accertamenti di cui al presente comma sono reperiti nell'ambito dei fondi destinati al Piano nazionale della sicurezza stradale di cui all'articolo 32 della legge 17 maggio 1999, n. 144, e successive modificazioni.

5. Qualora dall'accertamento, eseguito ai sensi del comma 4, risulti un tasso alcoolemico superiore a 0,5 grammi per litro (g/l), il conducente è considerato in stato di ebbrezza ai fini dell'applicazione delle sanzioni di cui al comma 2.

6. In caso di rifiuto dell'accertamento di cui al comma 4, il conducente è punito, salvo che il fatto costituisca più grave reato, con le sanzioni di cui al comma 2».

Art. 8.

(Modifica dell'articolo 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)

1. L'articolo 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

«Art. 187. - *(Guida sotto l'influenza di sostanze stupefacenti)* - 1. È vietato guidare in condizioni di alterazione fisica e psichica correlata con l'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope.

2. Quando si ha ragionevolmente motivo di ritenere che il conducente del veicolo si trovi sotto l'effetto conseguente all'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, fatti salvi gli ulteriori obblighi previsti dalla legge, accompagnano il conducente presso strutture sanitarie fisse o mobili afferenti ai predetti organi di polizia stradale ovvero presso le strutture sanitarie pubbliche o presso quelle accreditate o comunque a tali fini equiparate, per il prelievo di campioni di liquidi biologici ai fini dell'effettuazione degli esami necessari ad accertare la presenza di sostanze stupefacenti o psicotrope e per la relativa visita medica. Le medesime disposizioni si applicano in caso di incidenti, compatibilmente con le attività di rilevamento e soccorso. Le predette strutture sanitarie, su richiesta degli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, effettuano altresì tali accertamenti sui conducenti coinvolti in incidenti stradali e sottoposti alle cure mediche. Gli accertamenti sono effettuati con strumenti e modalità stabiliti dal regolamento, ai fini della determinazione delle quantità, indicate in conformità alle previsioni dello stesso regolamento; essi possono contestualmente riguardare anche il tasso alcolemico di cui all'articolo 186. Le strutture sanitarie rilasciano agli organi di polizia stradale la relativa certificazione, estesa alla

prognosi delle lesioni accertate, assicurando il rispetto della riservatezza dei dati in base alle vigenti disposizioni di legge. I fondi necessari per l'espletamento degli accertamenti conseguenti ad incidenti stradali sono reperiti nell'ambito dei fondi destinati al Piano nazionale della sicurezza stradale di cui all'articolo 32 della legge 17 maggio 1999, n. 144, e successive modificazioni. Copia del referto sanitario positivo deve essere tempestivamente trasmessa, a cura dell'organo di polizia che ha proceduto agli accertamenti, al prefetto del luogo della commessa violazione per gli eventuali provvedimenti di competenza.

3. Il prefetto, sulla base della certificazione rilasciata dai centri di cui al comma 2, ordina che il guidatore sia sottoposto a visita medica ai sensi dell'articolo 119 e dispone, in via cautelare, la sospensione della patente di guida fino all'esito dell'esame di revisione, che deve avvenire, comunque, nel termine indicato dal regolamento.

4. Si applicano le disposizioni dei commi 2 e 3 dell'articolo 186.

5. In caso di rifiuto dell'accertamento di cui al comma 2, il conducente è punito, salvo che il fatto costituisca più grave reato, con le sanzioni di cui al comma 2 dell'articolo 186».

Art. 9.

*(Modifiche agli articoli 589 e 590
del codice penale)*

1. All'articolo 589 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».

2. All'articolo 590 del codice penale, dopo il quarto comma, è inserito il seguente:

«Le pene sono aumentate se il fatto è commesso in violazione degli articoli 186 e 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni».

Art. 10.

*(Modifica della competenza
del giudice di pace)*

1. La lettera *q*) del comma 2 dell'articolo 4 del decreto legislativo 28 agosto 2000, n. 274, è abrogata.

Art. 11.

*(Divieto di vendita e somministrazione
di bevande alcoliche sulle autostrade
e sulle strade statali)*

1. Negli esercizi commerciali e nei locali pubblici con accesso sulle strade classificate nei tipi 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.

Art. 12.

(Copertura finanziaria)

1. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 2, comma 6, pari a 500.000 euro per ciascuno degli anni 2004, 2005 e 2006, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2004-2006, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2004, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dell'interno.

2. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 3, comma 2, pari a 500 milioni di euro per ciascuno degli anni 2004, 2005 e 2006, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2004-2006, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2004, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

3. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 6, valutato in 200 milioni di euro per ciascuno degli anni 2004, 2005 e 2006, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2004-2006, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2004, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

4. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.