CAMERA DEI DEPUTATI N. 3689

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

DE LORENZIS, AGOSTINELLI, BARONI, BASILIO, BATTELLI, BENEDETTI, MASSIMILIANO BERNINI, NICOLA BIANCHI, BONAFEDE, BRESCIA, BRUGNEROTTO, BUSTO, CARINELLI, CECCONI, CHIMIENTI, CIPRINI, COLONNESE, COMINARDI, COZZOLINO, DA VILLA, DAGA, DALL'OSSO, D'AMBROSIO, DE ROSA, DEL GROSSO, DELLA VALLE, DELL'ORCO, DI BENEDETTO, LUIGI DI MAIO, MANLIO DI STEFANO, DI VITA, DIENI, D'INCÀ, FERRARESI, FRACCARO, FRUSONE, GAGNARLI, LUIGI GALLO, SILVIA GIORDANO, GRILLO, L'ABBATE, LIUZZI, LOMBARDI, LOREFICE, MANTERO, MARZANA, MICILLO, NESCI, NUTI, PARENTELA, PETRAROLI, RIZZO, PAOLO NICOLÒ ROMANO, SARTI, SCAGLIUSI, SIBILIA, SORIAL, SPADONI, SPESSOTTO, TERZONI, TONINELLI, VACCA, SIMONE VALENTE, VALLASCAS, VIGNAROLI, VILLAROSA

Istituzione dei centri per la guida sicura e modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di limitazioni nella guida, di requisiti per la conferma della validità della patente e di pubblicazione di dati dell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida

Presentata il 22 marzo 2016

ONOREVOLI COLLEGHI ! — La presente proposta di legge intende predisporre e offrire un articolato ventaglio di misure indispensabili a garantire maggiore sicurezza stradale in quanto costituiscono una parte assai rilevante del sistema di prevenzione, muovendo da un'azione di tipo formativo tanto per i più giovani quanto per coloro che hanno già conseguito la patente di guida, passando per la previsione di incen-

tivi per l'acquisto di dispositivi tecnologici, fino a specifiche riforme innovative per il sistema del conseguimento della patente e il suo rinnovo, senza trascurare iniziative di incentivazione del sistema a punti.

Considerato che la mancanza di sicurezza stradale è ormai un allarmante problema sociale, occorre un'azione combinata nella risposta politica e normativa che includa anche misure di prevenzione al fine di formare una massa critica di cittadini, sufficiente per ridurre la mortalità e il numero dei feriti, attraverso la migliore preparazione del conducente. In particolare, è risultato necessario preparare e formare adeguatamente gli utenti più giovani della strada e diminuire il grado di distrazione durante la guida causata dai dispositivi radiomobili. La presente proposta di legge si propone, pertanto, di incentivare l'acquisto di dispositivi vivavoce al fine di eliminare quella che, oggi, risulta essere la maggiore causa di incidentalità: la distrazione per uso improprio di *smartphone* alla guida.

I dati rivelano, infatti, che l'elevata incidentalità, che colpisce tristemente il nostro Paese, è provocata da comportamenti umani, sovente distratti alla guida e altrettanto inadeguati e impreparati.

Nel 2014, secondo lo studio dell'Automobile club d'Italia e dell'Istituto nazionale di statistica (ISTAT) compendiato nel documento « Incidentalità », in Italia si sono verificati 177.031 incidenti stradali con lesioni a persone, che hanno provocato la morte di 3.381 persone (entro il trentesimo giorno) e il ferimento di altre 251.147.

Dallo studio emergono, inoltre, categorie di utenti più vulnerabili, vale a dire pedoni, ciclisti e utilizzatori delle due ruote a motore, esposti a rischi tangibilmente più elevati rispetto agli utilizzatori di altre modalità di trasporto: nel 2014 si sono registrati 1.491 decessi tra conducenti e passeggeri di autovetture, seguono motociclisti (704), pedoni (578), ciclisti (273), occupanti di mezzi pesanti (159), ciclomotori (112) e altre modalità di trasporto (64). L'indice di mortalità per i pedoni è ben quattro volte superiore rispetto a quello degli occupanti di autovetture, quello per motociclisti e ciclisti è più che doppio; l'indice di lesività è invece doppio per pedoni e utenti delle due ruote a motore rispetto a quello degli occupanti autovetture.

Quanto alle cause, dai dati emerge che nel 2014, le circostanze accertate o presunte dagli organi di rilevazione, alla base degli incidenti stradali con lesioni a persone, sono da ricondurre a comportamenti errati di guida. Tra le altre cause più rilevanti, la mancanza della distanza di sicurezza (21.633 casi), la manovra irregolare (15.790 casi) e il comportamento scorretto del pedone (8.172 casi) rappresentano rispettivamente il 9,8 per cento, il 7,2 per cento e il 3,7 per cento delle cause di incidente. Con riferimento alla categoria della strada, la prima causa di incidente sulle strade urbane è il mancato rispetto delle regole di precedenza o semaforiche (18,6 per cento), mentre sulle strade extraurbane è la guida distratta o andamento indeciso (pari al 21,4 per cento), seguita dalla guida con velocità troppo elevata (pari al 17,3 per cento).

Anche la « Relazione sullo stato globale della sicurezza stradale » (« *Global Status Report on Road Safety* ») dell'Organizzazione mondiale della sanità (OMS) rivela cifre preoccupanti dato che, dal 2007, 88 Paesi sono riusciti a ridurre il numero di vittime della strada e in 87 Paesi tale cifra è addirittura aumentata. L'OMS, tra l'altro, ha definito cinque fattori, che a livello legale dovrebbero essere sanciti in ogni Paese: limiti di velocità soprattutto in città (massimo 50 chilometri orari), massimo tasso alcolemico consentito pari a 0,5 grammi per litro, obbligo del casco per conducente e passeggero di motociclette, obbligo di cintura per tutti i passeggeri e utilizzo dei seggiolini per bambini.

Nell'ambito del cambiamento digitale e delle sempre crescenti esigenze di velocità e di *comfort*, grande attenzione è rivolta alla sicurezza stradale sulla quale gli sviluppi della mobilità 4.0, come la guida automatizzata o autonoma, incidono largamente e dischiudono dimensioni completamente nuove. La tecnologia, invero, si mostra in prospettiva come prezioso ausilio, ma allo stato sono ancora molte le incer-

tezze a livello giuridico, scientifico e sociale, per cui è necessario elaborare una strategia di prevenzione che valorizzi le misure formative.

Occorre pertanto una normativa pertinente per ogni fattore di rischio e che valorizzi l'incidenza del comportamento umano.

In questo senso, la proposta di legge muove, in funzione preventiva, dalla predisposizione di un'azione formativa atta a migliorare la sicurezza stradale su un duplice piano: da un lato, mediante specifiche disposizioni e linee guida per promuovere e favorire l'istituzione in tutti gli istituti scolastici di ogni ordine e grado di corsi sulla circolazione stradale e sulla relativa sicurezza, in coerenza con il piano triennale dell'offerta formativa, con l'ordinamento scolastico e tenuto conto dell'organizzazione didattica esistente; dall'altro, mediante l'istituzione di centri per la guida sicura al fine di preparare il conducente a tenere comportamenti corretti alla guida del veicolo in presenza di situazioni di rischio e di emergenza e di diffondere i principali movimenti tecnici di guida per il miglioramento della sicurezza stradale in dette condizioni.

A questo grave problema sociale è rivolta la Carta europea della sicurezza stradale della Commissione europea che rappresenta la più grande piattaforma della società civile in materia di sicurezza stradale al fine di portare avanti azioni e iniziative legate alla sicurezza stradale destinate ai loro membri, ai loro dipendenti e al resto della società civile.

Sul tema, un rapporto della Commissione europea pubblicato nell'ottobre 2014 ha evidenziato la necessità di porre una maggiore attenzione al programma di azione in corso rafforzando il più possibile le attività che aiutano a prevenire gli incidenti. In particolare, la stessa Commissione con la comunicazione COM/2010/389 del 20 luglio 2010, « Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale », al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, a seguito al programma d'azione 2003-2010, « *On the move – for safer roads in Europe* », ha indicato l'obiettivo di dimezzare, entro il 2020, il numero di vittime della strada rispetto al 2010.

Il Libro bianco dei trasporti, elaborato nel 2011 dalla Commissione europea, tra i molti obiettivi indica quello di avvicinarsi, entro il 2050, all'obiettivo « zero vittime » nel trasporto su strada, implementando la sicurezza in tutti i modi di trasporto.

A tale fine, tra le strategie più efficaci è stato indicato il miglioramento dell'educazione stradale e della preparazione degli utenti della strada, contestualmente all'implementazione della qualità del sistema di rilascio delle patenti e di formazione, anche post-patente.

Già la direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, concernente la patente di guida stabiliva che i candidati devono dimostrare di essere in grado di prepararsi a una guida sicura, effettuando una serie di operazioni elencate nella direttiva stessa.

Nonostante tale direttiva, unitamente alla direttiva 2009/113/CE della Commissione, del 25 agosto 2009, che reca modifiche alla direttiva del 2006, siano state recepite dal decreto legislativo 18 aprile 2011, n. 59, imponendo una base comune di conoscenze per la guida sicura, in Italia e in Europa, come già visto, ogni anno sono migliaia le vittime di sinistri stradali e centinaia di migliaia i feriti.

La stima per difetto dei costi sociali dell'incidentalità per l'anno 2010 (fonte Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ISTAT), sommando il costo dell'incidentalità con danni alle persone (21,25 miliardi di euro) e i costi appena stimati legati ai sinistri con soli danni alle cose (7,24 miliardi di euro), è pari a circa 28,5 miliardi di euro.

In Italia da diversi anni sono stati attivati corsi di formazione per la guida sicura che non intendono sostituirsi alle scuole guida, ma si rivolgono a coloro che, già in possesso della patente di guida, vogliano associare la propria capacità di guida alla conoscenza del veicolo che conducono sia esso a due, a quattro o a più ruote, tramite

le migliori tecniche, le attrezzature e l'esperienza degli istruttori con l'obiettivo di formare guidatori in grado di affrontare le più svariate situazioni di pericolo nel modo più sicuro per sé e per gli altri.

Tali corsi di guida sicura sono consigliati non solo per i possessori di patenti speciali, come i conducenti di ambulanze, ma anche per i cittadini che intendano adottare una guida più responsabile, cosciente e matura per correggere i naturali difetti di guida, aggiornarsi sull'uso e sul funzionamento dei più recenti dispositivi di sicurezza e acquisire dimestichezza con essi.

I corsi si realizzano spesso all'interno di circuiti talvolta suddivisi in più aree nelle quali è possibile riprodurre tutte le situazioni di pericolo come il sottosterzo e il sovrasterzo, la guida in condizioni di scarsa aderenza e lo slittamento sull'acqua (*aquaplaning)*. Molti di questi corsi sono svolti utilizzando tecnologie evolute quali resine a bassa aderenza applicate sull'asfalto, muri d'acqua che ricreano ostacoli « virtuali » e piastre per indurre l'improvvisa sbandata dei veicoli.

L'apprendimento che i cittadini ricevono da questi centri può concorrere a rendere le strade più sicure, proprio perché in caso di precaria aderenza alla strada o comunque in caso di pericolo dovuto a problemi climatici o tecnici, il guidatore può mettere in pratica ciò che ha imparato per affrontare, con maggiore consapevolezza e migliori possibilità di successo, le potenziali situazioni di pericolo in strada.

La realizzazione di un complessivo ed efficiente sistema di sicurezza stradale non può limitarsi a disporre misure repressive e deterrenti, come l'inasprimento delle pene per l'omicidio colposo, la localizzazione di *autovelox* e sistemi *tutor*, ma impone un intervento anche di tipo formativo, stabile, organizzato, accessibile a tutti, per la creazione di una cultura della sicurezza e della prevenzione stradale.

A tali fini, la proposta di legge istituisce i centri per la guida sicura: strutture nelle quali si perfeziona la capacità di guida attraverso corsi teorici e pratici che simulino anche situazioni di emergenza, tenuti alle garanzie e alle condizioni di sicurezza indicate.

Le specifiche tecniche cui devono attenersi i centri nell'esercizio della propria attività e i relativi corsi da attivare sono rimesse a un apposito regolamento del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Col medesimo regolamento si provvede altresì all'individuazione dei centri in modo da garantire una copertura sufficiente ad erogare corsi in maniera uniforme su tutto il territorio nazionale.

L'articolo 4 dispone che i corsi teorici e pratici tenuti dai centri si rivolgono alle aziende che, nell'esercizio della propria attività, si servono di veicoli commerciali e industriali e a coloro che, in possesso di patente di guida, conducono auto, moto, *camper*, furgoni e autobus. Inoltre, si prevede che, ai soggetti che frequentano il corso e lo superano, sia corrisposto uno sconto sulla polizza assicurativa o un credito di due punti sulla patente di guida, sempre che si abbiano almeno sedici punti e che, per un periodo di ventiquattro mesi, non si siano violate norme di comportamento da cui derivi la decurtazione del punteggio.

Alla corposa azione di tipo formativo, sia giovanile sia per coloro che hanno già conseguito la patente di guida, la proposta di legge, sempre a fini di prevenzione, affianca ulteriori misure per migliorare la sicurezza che attengono più direttamente al comportamento di guida e alle modalità di conseguimento e rinnovo della stessa patente di guida.

L'articolo 5, in particolare, estende da 3 a 4 anni il divieto per la guida di veicoli con una potenza superiore a 55 kW/t e i limiti di velocità per i neopatentati in ambito extraurbano e autostradale. Evidenze statistiche dimostrano che il maggior numero di sinistri avviene nei primi 4 anni dal rilascio della patente. Al contempo dopo i primi 2 anni dal conseguimento delle patente, è data la facoltà ai neopatentati di guidare autoveicoli con una potenza superiore, fino a 100 kW/t e comunque non superiore a 147 kW, frequentando un corso di guida sicura in un centro autorizzato. Il superamento del corso fa decadere anche i

limiti relativi alla velocità massima per i neopatentati.

L'articolo 6 rende facoltative le guide presso un'autoscuola, in considerazione della necessità che, in merito a un momento di notevole importanza per la formazione pratica, non si frappongano ragioni di mercato, sovente affaristiche. È indispensabile, invero, che le guide siano svolte nella misura e secondo modalità più consone alla preparazione dell'aspirante al conseguimento della patente di guida di categoria B mediante esercitazioni in autostrada o su strade extraurbane e in condizione di visione notturna. La verifica delle abilità conseguite sono poi vagliate in sede di esame dal personale autorizzato e specializzato a tali fini.

L'articolo 7 prevede una nuova modalità per il rinnovo della patente, per le patenti conseguite a partire dal 2008, subordinato, oltre che alla permanenza dei requisiti fisici e psichici di idoneità alla guida, anche al superamento di una prova di controllo delle cognizioni da sostenersi dopo aver frequentato un corso di almeno 10 ore di formazione. Nell'attuale sistema non è posta alcuna attenzione alla necessità di aggiornamento che, invece, è necessario in ambito teorico dati i suoi immediati riflessi su quello pratico.

Resta in ogni caso la necessità che il sistema, per come delineato, sia oggetto di adeguata pubblicità e trasparenza in funzione di verifica e controllo per cui all'articolo 8 si prevede l'ampliamento dei dati di cui si compone l'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida ai fini della sicurezza stradale, con indicazione delle modalità di conseguimento della patente e, se del caso, dell'autoscuola frequentata per lo svolgimento del corso pratico di guida, di modo che non possano verificarsi i casi noti di conseguimento delle cosiddette patenti facili né tantomeno replicarsi casi di scandali per truffe delle autoscuole. Pertanto i dati relativi agli abilitati alla guida e alle autoscuole frequentate per lo svolgimento del corso pratico di guida devono essere pubblicati nel sito *internet* istituzionale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in forma aggregata su base geografica e temporale e resi disponibili in formato dati di tipo aperto ai sensi del comma 3 dell'articolo 68 del codice dell'amministrazione digitale di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82.

Al fine di ridurre il costo di partecipazione ai corsi erogati dai centri di guida sicura nella misura del 50 per cento e comunque non oltre la somma complessiva di 250 euro e a garanzia dell'effettività delle misure previste, l'articolo 9 sancisce l'istituzione di un fondo presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in cui confluiscano gli introiti derivanti dalla medesima disposizione.

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

(Oggetto e finalità).

1. Finalità della presente legge è garantire una guida sicura riducendo il numero di morti e di feriti a seguito di sinistri stradali, in attuazione delle indicazioni della Commissione europea relative al dimezzamento del numero totale delle vittime della strada nell'Unione entro il 2020 e al raggiungimento, entro il 2050, dell'obiettivo « zero vittime » nel trasporto su strada.

2. Ai fini di cui al comma 1 sono istituiti i centri per la guida sicura volti alla formazione dei guidatori di ogni tipo di veicoli, sia prima che dopo il conseguimento della patente di guida, al fine di conseguire una maggiore e diffusa sicurezza stradale mediante l'insegnamento delle adeguate tecniche di guida, anche in situazioni di pericolo, nonché di formazione alla concentrazione nella guida.

ART. 2.

(Misure volte a migliorare la sicurezza stradale).

1. Una dotazione pari al 20 per cento del fondo di cui all'articolo 9 è destinata all'erogazione di contributi per l'acquisto di dispositivi vivavoce da installare sui veicoli.

2. Il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, d'intesa con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con decreto da emanare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, nel rispetto della normativa vigente e fatte salve l'autonomia didattica, amministrativa, organizzativa e la libertà di scelta dei docenti, adotta linee guida per promuovere e favorire l'istituzione, in tutti gli istituti scolastici di ogni ordine e grado, di corsi sulla circolazione stradale e sulla

sicurezza stradale, in coerenza con il piano triennale dell'offerta formativa, con l'ordinamento scolastico e tenuto conto dell'organizzazione didattica esistente. Dall'attuazione della presente disposizione non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

ART. 3.

(Centri per la guida sicura).

1. I centri per la guida sicura sono strutture nelle quali si perfeziona la capacità di guida attraverso la frequenza di corsi teorici e pratici anche attraverso la simulazione di situazioni di emergenza. Al termine del corso è rilasciato un attestato di partecipazione.

2. I centri sono tenuti a:

a) garantire elevati livelli di sicurezza, in modo che i corsisti possano esercitarsi in manovre di emergenza senza rischi per sé e per gli altri;

b) possedere un'adeguata attrezzatura tecnica e didattica in modo da offrire la possibilità di svolgere manovre su vari tipi di fondo e con diverse condizioni meteorologiche in spazi idonei;

c) erogare corsi di natura teorica e pratica per il raggiungimento degli obiettivi di cui all'articolo 1.

3. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, adotta un regolamento recante:

a) i livelli tecnici di sicurezza e di dotazione che devono possedere i centri per la guida sicura;

b) le procedure di vigilanza e di ispezione per la verifica periodica del mantenimento dei livelli di cui alla lettera *a)*;

c) la durata e i contenuti dei corsi teorici e pratici tenuti presso i centri per la guida sicura;

d) le prove da sostenere per il conseguimento dell'attestato di partecipazione;

e) la durata della validità dei corsi di cui alla lettera *c)*;

f) i metodi e i criteri di selezione e formazione dei docenti, degli istruttori e degli ispettori che operano presso i centri per la guida sicura.

4. Il regolamento di cui al comma 3 individua altresì l'ubicazione dei centri per la guida sicura in modo da garantire una copertura sufficiente e uniforme in tutto il territorio nazionale. I centri per la guida sicura sono dislocati, ad eccezione delle regioni Sicilia e Sardegna, in modo da servire un bacino di almeno 4 milioni di abitanti.

ART. 4.

(Destinatari dei corsi).

1. I corsi teorici e pratici tenuti dai centri per la guida sicura sono destinati alle aziende che, nell'esercizio della propria attività, si servono di veicoli commerciali e industriali e a privati, cittadini o dotati di regolare permesso di soggiorno, residenti ovvero domiciliati in Italia, di età pari o superiore a 18 anni, in possesso di patente di guida per la conduzione di auto, moto, *camper*, furgoni e autobus.

2. Con il regolamento di cui all'articolo 3, comma 3, sono indicate le specifiche categorie di veicoli, ai sensi degli articoli 47 e seguenti del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, oggetto dei corsi di cui al comma 1 del presente articolo.

3. Le compagnie assicurative praticano uno sconto pari ad almeno il 20 per cento del costo, in base alla tariffa regionale più bassa, sulla stipula o sul rinnovo della polizza assicurativa per la responsabilità civile, alle persone fisiche che abbiano superato con successo le prove previste dai corsi per la guida sicura tenuti presso i centri. Lo sconto per i veicoli nella disponibilità delle aziende che acquistano corsi di guida sicura in favore dei propri dipendenti è almeno pari al 20 per cento in base alla tariffa regionale più bassa. Tale sconto si applica a un numero di veicoli aziendali

pari almeno alla metà dei dipendenti che abbiano superato con successo le prove previste dal corso.

4. Ai titolari di patente con almeno sedici punti che nei 24 mesi precedenti la conclusione del corso di guida sicura non abbiano violato norme di comportamento da cui derivi la decurtazione del punteggio è attribuito un credito di due punti, fino a un massimo di quattro punti, per un ulteriore periodo di 24 mesi.

ART. 5.

(Limitazioni nella guida).

1. All'articolo 117 del codice della strada, di cui al del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, le parole: « Per i primi tre anni » sono sostituite dalle seguenti: « Per i primi quattro anni »;

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

« *2-bis*. Ai titolari di patente di guida di categoria B, per quattro anni dal rilascio non è consentita la guida di autoveicoli aventi una potenza specifica, riferita alla tara, superiore a 55 kW/t. Ai titolari di patente di guida di categoria B, che abbiano conseguito da almeno due anni la patente è consentita, previa frequenza di un corso di guida sicura presso i centri autorizzati, la guida di autoveicoli aventi una potenza specifica, riferita alla tara, non superiore a 100 kW/t e comunque con potenza massima non superiore a 147 kW. Nel caso di veicoli di categoria M1, ai fini di cui al periodo precedente si applica un ulteriore limite di potenza massima pari a 70 kW. Le limitazioni di cui al presente comma non si applicano ai veicoli adibiti al servizio di persone invalide, autorizzate ai sensi dell'articolo 188, purché la persona invalida sia presente sul veicolo. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 120 del presente codice, alle persone destinatarie del divieto di cui all'articolo 75, comma 1, lettera *a)*, del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre

1990, n. 309, il divieto di cui al presente comma ha effetto per i primi cinque anni dal rilascio della patente di guida ».

ART. 6.

(Esercitazioni di guida).

1. All'articolo 122, comma 5-*bis*, del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, la parola: « deve » è sostituita dalla seguente: « può ».

ART. 7.

(Conferma della validità della patente di guida).

1. All'articolo 126, comma 1, del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Per le patenti di guida e i certificati di abilitazione professionale di cui all'articolo 116, commi 8 e 10, conseguiti dal 2008, la conferma della validità è subordinata alla permanenza dei requisiti fisici e psichici di idoneità alla guida e al superamento di una prova di controllo delle cognizioni da sostenersi dopo la frequenza di un corso di aggiornamento di 10 ore di formazione ».

ART. 8.

(Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida ai fini della sicurezza stradale).

1. All'articolo 226 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 11, dopo le parole: « procedimento di rilascio della patente, » sono inserite le seguenti: « con indicazione delle relative modalità di conseguimento e, se del caso, dell'autoscuola frequentata per lo svolgimento del corso pratico di guida, ».

b) dopo il comma 12 è inserito il seguente:

« *12-bis*. I dati relativi agli abilitati alla guida e alle autoscuole frequentate per lo svolgimento del corso pratico di guida

sono pubblicati nel sito *internet* istituzionale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in forma aggregata su base geografica e temporale e sono resi disponibili in formato dati di tipo aperto ai sensi del comma 3 dell'articolo 68 del codice dell'amministrazione digitale di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 ».

ART. 9.

(Norma finanziaria e coperture).

1. Il Ministro dell'economia e delle finanze, d'intesa con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con decreto da emanare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, istituisce un fondo presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti destinato al finanziamento dei corsi tenuti dai centri per la guida sicura al fine di ridurre il costo di partecipazione almeno del 50 per cento e in modo tale che il costo complessivo non superi la cifra di 250 euro. La persona fisica che abbia già usufruito di uno sconto non può ottenerne un secondo prima che siano trascorsi due anni dal superamento del precedente corso di guida sicura. Lo sconto per le aziende che acquistano corsi di guida sicura in favore dei propri dipendenti è commisurato alla dotazione organica.

2. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 1 si provvede:

a) mediante i finanziamenti stanziati in favore del Piano pluriennale dell'Ente nazionale per le strade (ANAS) Spa 2015-2019 relativi all'incidentalità e alla sicurezza stradale;

b) attingendo ai capitoli di bilancio relativi al finanziamento della sanità privata;

c) attraverso l'imposizione di un'aliquota del 20 per cento dell'importo pagato per corsi per il rinnovo delle patenti di guida per il recupero dei punti;

d) attraverso l'imposizione di un'aliquota del 10 per cento degli importi incassati dallo Stato derivanti dai proventi delle

sanzioni pecuniarie a seguito di infrazioni al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;

e) attraverso l'imposizione di un'aliquota dell'1 per cento delle polizze assicurative dei conducenti con profilo di rischio maggiore della media della compagnia di assicurazione.

3. Le risorse derivanti dalle previsioni di cui al comma 2 sono destinate esclusivamente al fondo di cui al comma 1 del presente articolo.