



Giunte e Commissioni

RESOCONTO SOMMARIO

Resoconti

Allegati

n. 341

Supplemento

GIUNTE E COMMISSIONI

Sedute di martedì 22 ottobre 2024

INDICE**Commissioni permanenti**

8 ^a - Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica:	
<i>Plenaria</i>	<i>Pag.</i> 3

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Civici d'Italia-Noi Moderati (UDC-Coraggio Italia-Noi con l'Italia-Italia al Centro)-MAIE; Cd'I-NM (UDC-CI-NcI-IaC)-MAIE; Forza Italia-Berlusconi Presidente-PPE: FI-BP-PPE; Fratelli d'Italia: FdI; Italia Viva-Il Centro-Renew Europe: IV-C-RE; Lega Salvini Premier-Partito Sardo d'Azione: LSP-PSd'Az; MoVimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico-Italia Democratica e Progressista: PD-IDP; Per le Autonomie (SVP-PATT, Campobase): Aut (SVP-PATT, Cb); Misto: Misto; Misto-ALLEANZA VERDI E SINISTRA: Misto-AVS; Misto-Azione-Renew Europe: Misto-Az-RE.

8^a COMMISSIONE PERMANENTE
**(Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici,
comunicazioni, innovazione tecnologica)**

Martedì 22 ottobre 2024

Plenaria

144^a Seduta

Presidenza del Vice Presidente
ROSA

indi del Presidente
FAZZONE

Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Ferrante.

Interviene, ai sensi dell'articolo 47, comma 1-bis, del Regolamento, il dottor Lorenzo Viviani.

La seduta inizia alle ore 12,45.

SULLA PUBBLICITÀ DEI LAVORI

Il presidente ROSA comunica che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata richiesta la trasmissione sul canale satellitare e sulla *web-TV* del Senato dell'audizione in programma e che la Presidenza del Senato ha fatto preventivamente conoscere il proprio assenso.

Non essendovi osservazioni, tale forma di pubblicità è adottata per la procedura informativa.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del dottor Lorenzo Viviani nell'ambito della proposta di nomina del Presidente dell'Ente parco nazionale delle Cinque Terre

Il presidente ROSA rivolge un indirizzo di saluto al dottor Viviani, ringraziandolo per la sua disponibilità e cedendogli contestualmente la parola.

Il dottor VIVIANI illustra innanzitutto il suo *curriculum* professionale, strettamente legato al mare, essendo egli proveniente da una famiglia di pescatori originaria proprio di uno dei borghi delle Cinque Terre.

Dopo la laurea triennale in scienze biologiche (con una tesi sull'interazione tra pesca professionale e cetacei) ed una laurea specialistica in scienze e tecniche del monitoraggio biologico (con una tesi sulla conservazione dello *stock* di acciughe nel mar Tirreno settentrionale), conseguita quando già svolgeva attività lavorativa a bordo delle imbarcazioni da pesca, egli ha collaborato con numerose associazioni ambientaliste e ha partecipato a una campagna oceanografica frutto della collaborazione tra l'Università di Genova e il CNR. Proprio in virtù del suo profilo tra mondo scientifico e mondo della pesca, è stato poi invitato a partecipare a una spedizione italiana in Antartide per studiare gli effetti dei cambiamenti climatici su alcune specie ittiche.

Da ciò è maturata in lui la volontà di trasferire queste esperienze nel pubblico, tramite l'attività politica – sia in ambito locale (con la candidatura al consiglio comunale di La Spezia), sia a livello nazionale (con l'elezione alla Camera dei deputati e lo svolgimento dell'attività di capogruppo presso la Commissione agricoltura, che gli ha consentito di approfondire le tematiche relative ai settori agricolo, agroalimentare, della pesca e dell'acquacoltura) – nonché tramite l'insegnamento delle tematiche legate alla tutela dell'ambiente marino nelle scuole primarie e secondarie. Tale ultima attività si è peraltro arricchita con la docenza esercitata presso la prima scuola italiana per pescatori, istituita proprio con lo scopo di rafforzare un mestiere che sta, purtroppo, scomparendo a causa della sua scarsa attrattiva presso le giovani generazioni.

Il *curriculum* professionale è altresì arricchito dalla presenza nel consiglio di amministrazione di Agricat (società che gestisce fondi catastofali per l'agricoltura), nel nucleo di valutazione e verifica degli investimenti pubblici presso il CIPESS e da recente attività giornalistica nel settore radiofonico focalizzate sulle tematiche connesse al settore agroalimentare.

L'oratore si sofferma quindi sulle peculiarità del parco delle Cinque Terre, cogliendo l'occasione per ringraziare la Presidente uscente, Donatella Bianchi, per quanto fatto per questi territori sia in quanto Presidente dell'Ente parco, sia in quanto giornalista. Il parco, infatti, a differenza di altre aree protette, nelle quali si persegue la tutela dell'ambiente dall'attività antropica, vede la propria esistenza strettamente connessa all'attività agricola dell'uomo, che sin dall'alto medioevo ha costruito i terrazzamenti che caratterizzano l'area e che fungono anche da strumento di contrasto al dissesto idrogeologico in un territorio molto fragile. Perdendo il lavoro con cui le comunità curavano il territorio, perdendo l'agricoltura, si perdono le Cinque Terre. La grande sfida, pertanto, è quella di far rivivere il parco (che presenta anche un'area marina protetta) attraverso il ritorno dell'agricoltura sul territorio e di coordinare ciò con il fenomeno del turismo di massa. Il turismo di massa – che porta tantissimo dal punto di vista economico – ha infatti un rilevante impatto sulle Cinque

Terre, in quanto il sovraffollamento da esso generato rischia di compromettere gravemente l'identità del territorio. Un'altra priorità (non solo di natura sanitaria, ma anche nell'ottica di conservazione del territorio) è poi quella di garantire un'efficace depurazione delle acque reflue, attività che impone un efficace coordinamento con i sindaci e le autorità locali.

Il senatore BASSO (*PD-IDP*) chiede delucidazioni sulle misure che dovrebbero essere adottate per contenere il turismo di massa e sulla gestione di una pesca sostenibile all'interno dell'area parco.

La senatrice DI GIROLAMO (*M5S*) domanda al dottor Viviani se, in qualità di presidente dell'Ente parco, intenda dare continuità alle attività poste in essere dalla precedente gestione.

La senatrice SIRONI (*M5S*) domanda quindi chiarimenti in merito alle misure che dovrebbero essere adottate per contrastare il dissesto idrogeologico.

Replica agli intervenuti il dottor VIVIANI, osservando innanzitutto che la gestione dei flussi turistici nell'area delle Cinque Terre è un problema di straordinaria complessità. Tanto l'Ente parco, quanto il comune di Riomaggiore sono infatti impegnati in una difficile attività di censimento al fine di comprendere la natura e la tipologia dei flussi. Un fattore chiave, comunque, resta la necessità di garantire che i proventi economici del turismo rimangano sui territori, soprattutto al fine di mantenere efficacemente i terrazzamenti che sovrastano i borghi storici.

L'attività della pesca, inoltre, è afflitta da un problema di fondo, ossia la cronica mancanza di nuova manodopera. L'esplosione del turismo, inoltre, ha ridotto il pescatore a una pura figura di accoglienza, senza che la sua attività e la stessa peculiarità delle specie ittiche sia realmente valorizzata, come dimostrato dal fatto che i prodotti ittici della zona, pur pescati con sistemi assolutamente sostenibili, risultano immessi sul mercato in maniera anonima a La Spezia.

Relativamente, da ultimo, al quesito posto dalla senatrice Di Girolamo, precisa che le attività positive poste in essere dalla precedente gestione saranno sicuramente valorizzate.

Il presidente ROSA, nel ringraziare nuovamente il dottor Viviani per la sua disponibilità, dichiara infine conclusa l'audizione.

IN SEDE CONSULTIVA SU ATTI DEL GOVERNO

Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante conferimento di incarichi di Commissario straordinario per interventi concernenti infrastrutture ferroviarie (n. 216)

(Parere al Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55. Esame e rinvio)

Introduce l'esame la relatrice TUBETTI (*FdI*), osservando preliminarmente che l'articolo 4 del decreto-legge n. 32 del 2019 – il cosiddetto

decreto « sblocca cantieri » – ha previsto che, con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, adottati su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, fossero individuati gli interventi infrastrutturali caratterizzati da un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico-amministrative ovvero comportanti un rilevante impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale, regionale o locale, per la cui realizzazione o il cui completamento si rendesse necessaria la nomina di uno o più Commissari straordinari che era disposta con i medesimi decreti. In relazione agli interventi infrastrutturali di rilevanza esclusivamente regionale o locale, i decreti dovevano essere adottati, ai soli fini dell'individuazione di tali interventi, previa intesa con il Presidente della Regione interessata. Quando, per sopravvenute ragioni soggettive o oggettive, è necessario provvedere alla sostituzione dei Commissari, si procede con le medesime modalità.

L'oratrice ricorda quindi che il 25 maggio 2023, la dottoressa Vera Fiorani – a seguito dell'intervenuta scadenza del mandato di amministratrice delegata e direttrice generale di RFI – ha rassegnato le dimissioni dagli incarichi di Commissario straordinario per una serie di opere ferroviarie. Il Governo ha pertanto ritenuto di procedere alla sua sostituzione con cinque nuovi Commissari straordinari tra i quali sono distribuiti gli interventi che facevano precedentemente capo alla predetta, nelle more dell'adozione del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri con cui, ai sensi dell'articolo 3 del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, si dovrà adottare un piano di razionalizzazione dei compiti e delle funzioni attribuite ai Commissari straordinari nominati per la realizzazione degli interventi infrastrutturali prioritari.

L'articolo 1, comma 1, procede dunque a nominare i nuovi Commissari straordinari, che nel dettaglio sono: l'ingegnere Gianpiero Strisciuglio, amministratore delegato di RFI (per la chiusura dell'anello ferroviario di Roma); l'ingegnere Lucio Menta, dirigente di RFI (per il potenziamento, con caratteristiche di alta velocità, della direttrice ferroviaria Salerno-Reggio Calabria); l'ingegnere Sergio Stassi, dirigente di RFI (per il raddoppio Ponte San Pietro-Bergamo-Montello, per la linea Gallarate Rho, nonché per il nuovo collegamento ferroviario stazione di Bergamo-Aeroporto di Orio al Serio); l'ingegnere Chiara De Gregorio, dirigente di RFI (per il quadruplicamento della tratta Milano Rogoredo-Pavia e la velocizzazione della linea Milano-Genova) e l'ingegnere Elisabetta Valentina Cucumazzo (per la realizzazione della nuova linea Ferrandina-Matera La Martella e per il potenziamento, con caratteristiche di alta velocità, della direttrice ferroviaria Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia).

Il comma 2 attribuisce quindi ai suddetti Commissari straordinari le funzioni di responsabili della trasparenza e della prevenzione della corruzione, mentre il comma 3 prevede che ad essi non spetti alcun compenso, gettone di presenza, indennità comunque denominata o rimborso

spese. Ai sensi del comma 4, infine, restano in capo ai nuovi Commissari le attribuzioni già conferite al precedente.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

Proposta di nomina del professor Ezio Mesini a Presidente del Comitato per la sicurezza delle operazioni a mare (n. 55)

(Parere al Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri, ai sensi dell'articolo 8, comma 1, del decreto legislativo 18 agosto 2015, n. 145. Esame e rinvio)

La relatrice PETRUCCI (*FdI*) illustra la proposta di nomina in titolo, dando conto del quadro normativo di riferimento e della documentazione trasmessa dal Governo.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

IN SEDE REDIGENTE

(162) GASPARRI. – *Modifiche al testo unico dei servizi di media audiovisivi, di cui al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 208*

(199) NICITA. – *Disposizioni in materia di servizio pubblico radiotelevisivo*

(611) Mara BIZZOTTO e altri. – *Modifiche al testo unico dei servizi di media audiovisivi, di cui al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 208, in materia di servizio pubblico radiofonico, televisivo e multimediale, riduzione e abolizione del canone di abbonamento e disciplina della società concessionaria del servizio pubblico*

(631) MARTELLA. – *Modifiche al testo unico di cui al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 208, in materia di servizio pubblico radiotelevisivo*

(828) DE CRISTOFARO e altri. – *Norme per la revisione del servizio pubblico nella comunicazione audiovisiva e radiofonica sui diversi media*

(1242) Dolores BEVILACQUA e altri. – *Modifiche alla disciplina della governance della RAI – Radiotelevisione italiana S.p.a.*

(1257) Enrico BORGHI e altri. – *Disciplina e organizzazione del servizio pubblico radiofonico, televisivo e multimediale*

(Seguito della discussione congiunta dei disegni di legge nn. 162, 199, 611, 631, 828 e 1242, congiunzione con la discussione del disegno di legge n. 1257 e rinvio)

Prosegue la discussione congiunta, sospesa nella seduta dell'8 ottobre.

Il relatore ROSSO (*FI-BP-PPE*) illustra il disegno di legge n. 1257, che, in maniera analoga a quanto previsto dai disegni di legge nn. 199 e 631 già all'esame della Commissione, stabilisce che il servizio pubblico radiotelevisivo sia affidato ad una Fondazione, che lo svolge per il tramite della RAI e delle società da questa controllate, senza però modificare il Testo unico dei servizi di media audiovisivi radiofonici, ma intro-

ducendo una disciplina autonoma che abroga le disposizioni del TUSMAR relative alla RAI.

Il disegno di legge prevede che le linee generali dello svolgimento del servizio pubblico nonché i compiti e gli obblighi della concessionaria siano stabiliti in una Carta del servizio pubblico, adottata dalla Fondazione. Il numero dei membri del consiglio di amministrazione della Fondazione è fissato a undici, espressione – oltre che della Commissione di vigilanza RAI, della Conferenza Stato-Regioni, della CRUI e dei dipendenti RAI, analogamente a quanto previsto dal disegno di legge n. 199 – anche dell’Ordine dei giornalisti, del Consiglio nazionale dei consumatori e degli utenti e dell’Accademia dei Lincei. Il numero dei membri del consiglio di amministrazione della RAI è invece ridotto a tre.

Il consiglio di amministrazione della Fondazione predisporrà il contratto biennale contenente il dettaglio degli obblighi, dei compiti e degli obiettivi dell’attività di pubblico servizio, nonché la destinazione delle risorse necessarie al loro assolvimento, alla cui osservanza saranno vincolate la RAI e le società controllate.

Viene poi previsto che l’ammontare del canone di abbonamento – stabilito dal Ministero delle imprese e del *made in Italy* per un lasso di tempo di sei anni, con adeguamenti biennali – possa essere utilizzato esclusivamente ai fini dell’adempimento dei compiti di servizio pubblico generale, nonché per il sostenimento delle spese di istituzione e di funzionamento della Fondazione. Sono escluse altre forme di finanziamento pubblico in favore del soggetto concessionario ed è vietato utilizzare, direttamente o indirettamente, i ricavi derivanti dal canone di abbonamento per finanziare attività non inerenti al servizio pubblico.

Si prevede infine che, entro sei mesi dal suo insediamento, il consiglio di amministrazione della Fondazione adotti atti volti alla riorganizzazione della RAI, sulla base di una serie di principi elencati dall’articolo 11.

Il presidente FAZZONE propone quindi di congiungere la discussione del disegno di legge n. 1257 con quella dei disegni di legge nn. 162, 199, 611, 631, 828 e 1242.

La Commissione conviene.

Il presidente FAZZONE propone altresì di fissare a martedì 29 ottobre, alle ore 12, il termine entro il quale i Gruppi potranno far pervenire i nominativi di eventuali soggetti da audire.

La Commissione conviene.

La senatrice DI GIROLAMO (*M5S*) domanda se sia imminente la presentazione di ulteriori disegni di legge sulla materia, inclusa, eventualmente, una proposta legislativa del Governo.

Il presidente FAZZONE precisa che, al momento, alla Presidenza non risulta che il Governo abbia manifestato l’intenzione di presentare

disegni di legge in materia o che vi siano ulteriori disegni di legge di iniziativa parlamentare da congiungere.

Ad ogni modo, eventuali ulteriori disegni di legge saranno presi in considerazione al momento della loro assegnazione, ai fini della loro congiunzione alla discussione dei provvedimenti in titolo.

Il seguito della discussione congiunta è quindi rinviato.

IN SEDE REFERENTE

(1086) Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, approvato dalla Camera dei deputati

– e petizioni nn. 6, 103, 108, 172, 217, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 296, 368, 382, 433, 492, 649, 712, 720, 754, 773, 792, 876, 890 e 906 ad esso attinenti (Seguito e sospensione dell'esame)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 16 ottobre.

Il presidente FAZZONE comunica che è stato presentato l'emendamento 35.103 (testo 2), pubblicato in allegato.

Poiché l'unico emendamento riferito all'articolo 11 è stato ritirato e trasformato in ordine del giorno, si passa all'illustrazione degli emendamenti riferiti all'articolo 12.

La senatrice DI GIROLAMO (*M5S*) illustra l'emendamento 12.1, volto a rafforzare la finalità dell'articolo 12 mediante l'inserimento di un regime sanzionatorio, con ciò dimostrando l'atteggiamento propositivo (e non ostruzionistico) tenuto dal Gruppo del Movimento 5 Stelle nel corso dell'esame del provvedimento.

La proposta 12.0.1 si dà per illustrata.

Previo parere contrario del sottosegretario FERRANTE e dei relatori DE PRIAMO (*FdI*) e MINASI (*LSP-PSd'Az*), la Commissione respinge, con separate votazioni, gli emendamenti 12.1 e 12.0.1.

In sede di articolo 13, si dà per illustrato l'emendamento 13.1, che, previo parere contrario del sottosegretario FERRANTE e dei relatori DE PRIAMO (*FdI*) e MINASI (*LSP-PSd'Az*), viene posto in votazione e risulta respinto.

Si procede quindi all'illustrazione degli emendamenti riferiti all'articolo 14.

La senatrice DI GIROLAMO (*M5S*) illustra gli emendamenti della propria parte politica riferiti all'articolo 14, in materia di monopattini ed altri dispositivi.

La norma in questione, infatti, appare gravemente contraddittoria. Da un lato ribadisce divieti già presenti nel Codice della strada attualmente vigente, dall'altro equipara il monopattino elettrico non più alle biciclette bensì ai motocicli, prevedendo l'obbligo del casco, di essere assicurati e di avere una targa ben visibile.

Quest'ultima misura, tuttavia, oltre ad aggravare i lavori del dicastero competente, appare di difficile applicabilità, considerato che i mezzi attualmente in commercio non dispongono di un alloggiamento dedicato per la targa dotato di adeguata illuminazione. In pratica, quindi, ben potrebbe darsi luogo alla comminazione di sanzioni ingiuste, con conseguente proliferare dei contenziosi.

Ulteriore criticità della norma è poi quella di prevedere soltanto come illecito amministrativo la produzione di targhe false.

La senatrice SIRONI (*M5S*), nell'associarsi alle considerazioni svolte dalla senatrice Di Girolamo, invita la Commissione a tenere in considerazione l'emendamento 14.16, che introduce, in luogo del riferimento all'articolo 2054 del codice civile (circolazione di veicoli), il più corretto riferimento all'articolo 2043 (risarcimento per fatto illecito).

I restanti emendamenti riferiti all'articolo 14 sono quindi dati per illustrati.

Il sottosegretario FERRANTE e i relatori DE PRIAMO (*Fdl*) e MINASI (*LSP-PSd'Az*), esprimono parere contrario su tutti gli emendamenti riferiti all'articolo 14.

Posto ai voti, l'emendamento 14.1 è respinto.

Gli emendamenti identici 14.2 e 14.3 vengono posti congiuntamente in votazione e respinti.

Successivamente sono respinti, sempre con unica votazione, gli identici emendamenti 14.4 e 14.5.

Con separate votazione, la Commissione respinge altresì gli emendamenti 14.7, 14.8, 14.9, 14.10, 14.11, 14.12 e 14.13.

Gli emendamenti identici 14.15 e 14.16 vengono posti congiuntamente in votazione e respinti.

Da ultimo, la Commissione respinge l'emendamento 14.17.

Si passa all'illustrazione degli emendamenti relativi all'articolo 15.

Il senatore BASSO (*PD-IDP*) illustra le proposte a sua firma, volte a garantire maggiore tutela agli utenti della strada che appaiono più fragili, come ad esempio i pedoni e i ciclisti.

La senatrice SIRONI (*M5S*) illustra l'emendamento 15.55, volto a garantire maggiore tutela ai ciclisti prevedendo che, in ogni caso, l'auto-vettura che li sorpassi tenga una distanza di 1,5 metri, e domanda al rappresentante del Governo se vi sia la disponibilità ad accogliere un ordine del giorno che recepisca i contenuti della proposta.

Il sottosegretario FERRANTE si riserva di valutare il testo dell'ordine del giorno, qualora presentato.

La senatrice DI GIROLAMO (*M5S*) illustra l'emendamento 15.65, volto a esentare dall'obbligo di circolazione sulle piste ciclabili i velocipedi adibiti al trasporto professionale di merci e persone.

L'emendamento, qualora approvato, opererebbe una razionalizzazione di quanto disposto dall'articolo, che reca altresì una definizione di pista o corsia ciclabile ampiamente contestata da molti amministratori comunali e che rischia di compromettere la realizzazione di progetti finanziati anche dall'attuale Governo.

Il sottosegretario FERRANTE e i relatori DE PRIAMO (*Fdl*) e MINASI (*LSP-PSd'Az*) esprimono parere contrario su tutti gli emendamenti riferiti all'articolo 15.

Gli emendamenti identici 15.1 e 15.2 vengono posti congiuntamente in votazione e respinti.

Successivamente, gli emendamenti identici 15.3, 15.4 e 15.5 vengono posti congiuntamente in votazione e respinti.

La Commissione respinge l'emendamento 15.7.

Successivamente, gli emendamenti identici 15.8 e 15.9 vengono posti congiuntamente in votazione e respinti.

La senatrice DI GIROLAMO (*M5S*) preannuncia il voto favorevole della propria parte politica sull'emendamento 15.11, che corregge in senso propositivo una evidente lacuna dell'articolo.

Con separate votazioni, la Commissione respinge gli emendamenti 15.11, 15.12, 15.13 e 15.14.

Gli emendamenti identici 15.15 e 15.16 vengono posti congiuntamente in votazione e respinti.

Viene altresì respinto l'emendamento 15.17.

Gli emendamenti identici 15.18 e 15.19 vengono posti congiuntamente in votazione e respinti.

Successivamente sono posti congiuntamente ai voti e respinti gli identici emendamenti 15.20 e 15.21.

Gli emendamenti identici 15.23 e 15.24 vengono posti congiuntamente in votazione e respinti.

Con distinte votazioni sono respinti gli emendamenti 15.25, 15.26, 15.27, 15.28 e 15.29.

Gli emendamenti identici 15.30 e 15.31 vengono posti congiuntamente in votazione e respinti.

Con distinte votazioni sono successivamente respinti gli emendamenti 15.32, 15.33 e 15.34.

La senatrice DI GIROLAMO (*M5S*) preannuncia il voto favorevole del suo Gruppo sull'emendamento 15.36, che, consentendo alle biciclette di circolare sulle corsie preferenziali riservate al trasporto pubblico, si adegua ad una tendenza affermata in tutti gli Stati membri dell'Unione europea.

Gli identici emendamenti 15.35, 15.36 e 15.37 sono posti congiuntamente ai voti e respinti.

Successivamente, viene respinto l'emendamento 15.38.

Con un'unica votazione sono respinti gli emendamenti identici 15.39 e 15.40.

Gli emendamenti identici 15.41 e 15.42 vengono posti congiuntamente in votazione e respinti.

Successivamente, sono respinti, con separate votazioni, anche gli emendamenti 15.43, 15.44 e 15.45.

Gli emendamenti identici 15.46 e 15.47 vengono posti congiuntamente in votazione e respinti.

L'emendamento 15.48, posto in votazione, risulta respinto.

La senatrice SIRONI (*M5S*) preannuncia il voto favorevole sull'emendamento 15.49, che, posto in votazione, risulta respinto.

Gli emendamenti identici 15.50, 15.51 e 15.52 vengono posti congiuntamente in votazione e respinti.

L'emendamento 15.54 viene respinto.

La senatrice SIRONI (*M5S*) ritira l'emendamento 15.55 e lo trasforma nell'ordine del giorno G/1086/48/8, pubblicato in allegato.

Gli emendamenti identici 15.56, 15.57 e 15.58 vengono posti congiuntamente in votazione e respinti.

La senatrice DI GIROLAMO (*M5S*) preannuncia il voto favorevole del suo Gruppo sull'emendamento 15.59, che recepisce le osservazioni delle associazioni delle vittime della strada volte a tutelare i ciclisti imponendo in ogni condizione il rispetto del metro e mezzo di distanza per il sorpasso da parte degli autoveicoli.

Posto ai voti, l'emendamento 15.59 viene respinto.

Gli emendamenti identici 15.60 e 15.61 vengono posti congiuntamente in votazione e respinti.

Con distinte votazioni sono quindi respinti gli emendamenti 15.62, 15.63, 15.64, 15.65 e 15.67.

Gli emendamenti identici 15.68, 15.69 e 15.70 vengono posti congiuntamente in votazione e respinti.

Con distinte votazioni sono infine respinti gli emendamenti 15.71 e 15.72.

Si passa all'illustrazione degli emendamenti riferiti all'articolo 16.

La senatrice DI GIROLAMO (*M5S*) chiede al rappresentante del Governo la disponibilità ad accogliere un ordine del giorno che recepisca i contenuti dell'emendamento 16.0.2.

Il sottosegretario FERRANTE si dimostra, in linea di principio, disponibile a valutare il contenuto di un eventuale ordine del giorno.

L'emendamento 16.0.2 viene quindi ritirato dalla proponente e trasformato nell'ordine del giorno G/1086/49/8, pubblicato in allegato.

L'emendamento 16.0.1 viene dato per illustrato e, previo parere contrario del sottosegretario FERRANTE e dei relatori DE PRIAMO (*Fdi*) e MINASI (*LSP-PSd'Az*), viene posto in votazione e risulta respinto.

Si passa all'illustrazione delle proposte emendative relative all'articolo 17.

Il senatore BASSO (*PD-IDP*) illustra le proposte della propria parte politica relative all'articolo 17, volte a garantire maggiore sicurezza nell'attraversamento dei passaggi a livello sprovvisti di barriere prevedendo – in luogo della facoltatività prevista dall'articolo – l'obbligo di installare adeguate segnalazioni luminose.

Il sottosegretario FERRANTE ed i relatori DE PRIAMO (*Fdi*) e MINASI (*LSP-PSd'Az*) esprimono parere contrario su tutti gli emendamenti riferiti all'articolo 17.

Con separate votazioni sono respinti gli emendamenti 17.1, 17.2 e 17.3.

Non essendovi emendamenti riferiti all'articolo 18, si procede all'illustrazione degli emendamenti presentati all'articolo 19.

La senatrice SIRONI (*M5S*) illustra l'emendamento 19.0.2, che prevede l'installazione di strutture che consentano l'attraversamento della sede stradale da parte della fauna selvatica evitando interferenze alla circolazione stradale, nonché l'installazione di soluzioni tecnologiche di prevenzione delle collisioni con la fauna selvatica, prendendo a modello delle proposte elaborate nell'area di Trento per garantire agli orsi dei corridoi di movimento senza che ciò rappresenti un pericolo per le persone.

Conclude domandando al rappresentante del Governo se un ordine del giorno che ne recepisca il contenuto possa trovare accoglimento.

Il sottosegretario FERRANTE osserva che un eventuale ordine del giorno volto a recepire l'emendamento 19.0.2 non potrebbe trovare accoglimento da parte del Governo in quanto, oltre che estraneo rispetto alla materia del codice della strada, esso comporta oneri finanziari connessi alla sua implementazione non quantificabili e un impatto anche sugli enti proprietari delle infrastrutture.

I restanti emendamenti riferiti all'articolo 19 si danno per illustrati.

Il sottosegretario FERRANTE ed i relatori DE PRIAMO (*Fdi*) e MINASI (*LSP-PSd'Az*) esprimono quindi parere contrario su tutti gli emendamenti riferiti all'articolo 19.

Gli emendamenti identici 19.0.1 e 19.0.2 vengono posti congiuntamente in votazione e respinti.

Viene infine respinto l'emendamento 19.0.3.

In sede di articolo 20, l'emendamento 20.2 viene dato per illustrato e, previo parere contrario del sottosegretario FERRANTE e dei relatori DE PRIAMO (*FdI*) e MINASI (*LSP-PSd'Az*), viene posto in votazione e risulta respinto.

In sede di articolo 21, l'emendamento 21.1 viene dato per illustrato e, previo parere contrario del sottosegretario FERRANTE e dei relatori DE PRIAMO (*FdI*) e MINASI (*LSP-PSd'Az*), viene posto in votazione e risulta respinto.

Gli emendamenti relativi all'articolo 22 sono dati per illustrati.

Previo parere contrario del sottosegretario FERRANTE e dei relatori DE PRIAMO (*FdI*) e MINASI (*LSP-PSd'Az*), la Commissione respinge, con separate votazioni, gli emendamenti 22.2, 22.4, 22.5 e 22.0.1.

Gli emendamenti relativi all'articolo 23 sono dati per illustrati.

Il sottosegretario FERRANTE e i relatori DE PRIAMO (*FdI*) e MINASI (*LSP-PSd'Az*) esprimono parere contrario su tutti gli emendamenti riferiti all'articolo 23.

Gli emendamenti identici 23.1 e 23.2 vengono posti congiuntamente in votazione e vengono respinti.

Gli emendamenti identici 23.3 e 23.4 vengono posti congiuntamente in votazione e vengono respinti.

Gli emendamenti identici 23.5 e 23.6 vengono posti congiuntamente in votazione e vengono respinti.

Gli emendamenti identici 23.7 e 23.8 vengono posti congiuntamente in votazione e vengono respinti.

Con distinte votazioni, sono respinti gli emendamenti 23.9 e 23.10.

Gli emendamenti identici 23.12 e 23.13 vengono posti congiuntamente in votazione e vengono respinti.

Gli emendamenti identici 23.14 e 23.15 vengono posti congiuntamente in votazione e vengono respinti.

Con distinte votazioni, sono respinti gli emendamenti 23.16, 23.19, 23.20 e 23.21.

La senatrice SIRONI (*M5S*) preannuncia il voto favorevole sull'emendamento 23.23, che consente agli enti proprietari, nei centri abitati, di adottare dispositivi ed eseguire interventi infrastrutturali di moderazione del traffico e di rallentamento della velocità.

Gli emendamenti identici 23.22 e 23.23 vengono quindi posti congiuntamente in votazione e vengono respinti.

Successivamente, gli emendamenti identici 23.24 e 27.28 vengono posti congiuntamente in votazione e vengono respinti.

Da ultimo, la Commissione respinge l'emendamento 23.25.

Gli emendamenti relativi all'articolo 24 sono dati per illustrati.

Il sottosegretario FERRANTE e i relatori DE PRIAMO (*FdI*) e MINASI (*LSP-PSd'Az*) esprimono parere contrario su tutti gli emendamenti riferiti all'articolo 24.

Con separate votazioni, sono respinti gli emendamenti 24.1 e 24.2.

Gli emendamenti identici 24.3 e 24.4 vengono posti congiuntamente in votazione e vengono respinti.

Gli emendamenti identici 24.5 e 24.6 vengono posti congiuntamente in votazione e vengono respinti.

Gli emendamenti identici 24.0.1 e 34.0.4 vengono posti congiuntamente in votazione e vengono respinti.

Infine, con separate votazioni sono respinti gli emendamenti 24.0.2 e 24.0.3.

Essendo stato ritirato l'unico emendamento relativo all'articolo 25, viene dato per illustrato l'emendamento 26.0.1 che, previo parere contrario del sottosegretario FERRANTE e dei relatori DE PRIAMO (*FdI*) e MINASI (*LSP-PSd'Az*), viene posto ai voti, risultando respinto.

Gli emendamenti riferiti all'articolo 27 vengono dati per illustrati.

Il sottosegretario FERRANTE e i relatori DE PRIAMO (*FdI*) e MINASI (*LSP-PSd'Az*) esprimono parere contrario su tutti gli emendamenti riferiti all'articolo 27.

Il senatore DURNWALDER (*Aut (SVP-PATT, Cb)*) ritira l'emendamento 27.1.

Gli emendamenti identici 27.2, 27.3, 27.4 e 27.5 vengono posti congiuntamente in votazione e vengono respinti.

Gli emendamenti identici 27.6 e 27.7 vengono posti congiuntamente in votazione e vengono respinti.

Con separate votazioni sono quindi respinte le proposte 27.8 e 27.9.

Gli emendamenti identici 27.10 e 27.11 vengono posti congiuntamente in votazione e vengono respinti.

Con distinte votazioni sono successivamente respinti gli emendamenti 27.12, 27.13, 27.14, 27.15, 27.16, 27.17 e 27.21.

Gli emendamenti identici 27.22 e 27.23 vengono posti congiuntamente in votazione e vengono respinti.

Con separate votazioni sono respinti anche gli emendamenti 27.24, 27.25, 27.26, 27.27 e 27.0.1.

La senatrice SIRONI (*M5S*) preannuncia il voto favorevole sull'emendamento 27.0.3, che, recependo sensibilità ormai consolidate, vieta l'utilizzo di animali per la trazione di veicoli adibiti al trasporto di persone o di merci.

Gli emendamenti identici 27.0.2 e 27.0.3 vengono posti congiuntamente in votazione e vengono respinti.

Vengono da ultimo respinti, con distinte votazioni, gli emendamenti 27.0.4 e 27.0.5.

Risultando ritirati tutti gli emendamenti presentati all'articolo 28, si procede all'esame delle proposte riferite all'articolo 29, che vengono date per illustrate.

Il sottosegretario FERRANTE e i relatori DE PRIAMO (*FdI*) e MINASI (*LSP-PSd'Az*) esprimono parere contrario su tutti gli emendamenti riferiti all'articolo 29.

Con distinte votazioni, sono respinti gli emendamenti 29.1 e 29.2.

Gli emendamenti identici 29.3 e 29.4 vengono posti congiuntamente in votazione e vengono respinti.

Con distinte votazioni, sono altresì respinte le proposte 29.6 e 29.7.

Gli emendamenti riferiti all'articolo 30 sono dati per illustrati.

Il sottosegretario FERRANTE e i relatori DE PRIAMO (*Fdl*) e MINASI (*LSP-PSd'Az*) esprimono parere contrario su tutti gli emendamenti riferiti all'articolo 30.

Il senatore DURNWALDER (*Aut (SVP-PATT, Cb)*) ritira gli emendamenti 30.1, 30.0.1 e 30.0.3.

Non essendo stati presentati emendamenti all'articolo 31, si passa agli emendamenti riferiti all'articolo 32, che vengono dati per illustrati.

Il sottosegretario FERRANTE e i relatori DE PRIAMO (*Fdl*) e MINASI (*LSP-PSd'Az*) esprimono parere contrario su tutti gli emendamenti riferiti all'articolo 32.

Con separate votazioni la Commissione respinge gli emendamenti 32.0.1, 32.0.2 e 32.0.3.

Gli emendamenti riferiti all'articolo 33 sono dati per illustrati.

Il sottosegretario FERRANTE e i relatori DE PRIAMO (*Fdl*) e MINASI (*LSP-PSd'Az*) esprimono parere contrario su tutti gli emendamenti riferiti all'articolo 33.

Con separate votazioni la Commissione respinge gli emendamenti 33.0.1 e 33.0.2.

Gli emendamenti riferiti all'articolo 34 sono dati per illustrati.

Il sottosegretario FERRANTE e i relatori DE PRIAMO (*Fdl*) e MINASI (*LSP-PSd'Az*) esprimono parere contrario su tutti gli emendamenti riferiti all'articolo 34.

Il senatore DURNWALDER (*Aut (SVP-PATT, Cb)*) ritira l'emendamento 34.1.

Gli emendamenti identici 34.0.1 e 34.0.2 vengono posti congiuntamente in votazione e vengono respinti.

Con distinte votazioni, la Commissione respinge anche gli emendamenti 34.0.3, 34.0.5, 34.0.6, 34.0.7 e 34.0.8.

Si passa quindi all'illustrazione degli emendamenti riferiti all'articolo 35.

Il senatore NAVE (*M5S*) illustra gli emendamenti presentati dalla propria parte politica, soffermandosi sulle numerose criticità del disegno di legge in esame, che introduce una riforma discutibile e contraria alle evidenze scientifiche maturate sul tema. L'autonomia decisionale delle amministrazioni locali, peraltro, risulta gravemente compromessa e senza che, per contro, vi siano efficaci soluzioni normative per ridurre gli incidenti stradali.

Anche l'atteggiamento di chiusura del Governo, che ha impedito di apportare in seconda lettura modifiche che sarebbero state quanto mai opportune, appare gravemente lesivo delle prerogative del Senato.

Da ultimo, far coesistere in un unico provvedimento interventi normativi diretti e disposizioni recanti deleghe legislative appare decisamente incoerente.

Anche il senatore BASSO (*PD-IDP*) pone l'accento sulla sostanziale incoerenza del testo all'esame della Commissione, che introduce, nei fatti, una forma di legiferazione di tipo misto, dove a una parte contenente modifiche testuali molto puntuali e di dettaglio si accompagna la previsione di una delega legislativa molto ampia al Governo. Il testo, in questo modo, risulta anche difficile da esaminare in quanto i criteri di valutazione e di approfondimento dell'una e dell'altra tipologia di disposizioni sono radicalmente diversi.

L'articolo 35, in particolare, pur recando molti principi e criteri direttivi anche condivisibili, si pone quindi in aperta contraddizione con la restante parte dell'articolo. Inoltre, le amministrazioni locali vedono fortemente ridotte le loro prerogative e il loro margine di azione in tema di sicurezza stradale e ciò dà luogo ad una grave incoerenza metodologica, che gli emendamenti presentati dal suo Gruppo si propongono di sanare.

Il sottosegretario FERRANTE e i relatori DE PRIAMO (*FdI*) e MINASI (*LSP-PSd'Az*) esprimono parere contrario su tutti gli emendamenti riferiti all'articolo 35.

Con distinte votazioni, la Commissione respinge gli emendamenti 35.1, 35.2, 35.3, 35.4, 35.5, 35.6, 35.7, 35.8, 35.10, 35.11, 35.12, 35.13, 35.14, 35.15, 35.17, 35.18, 35.19, 35.20, 35.21, 35.22, 35.24, 35.26, 35.28 e 35.29.

Gli emendamenti identici 35.30 e 35.31 vengono posti congiuntamente in votazione e vengono respinti.

La Commissione respinge quindi l'emendamento 35.33.

Gli emendamenti identici 35.34 e 35.35 vengono posti congiuntamente in votazione e vengono respinti.

Con separate votazioni vengono respinti gli emendamenti 35.36, 35.37, 35.38, 35.41 e 35.42.

Gli emendamenti identici 35.43 e 35.44 vengono posti congiuntamente in votazione e vengono respinti.

Successivamente, gli emendamenti identici 35.45 e 35.46 vengono posti congiuntamente in votazione e vengono respinti.

Con distinte votazioni, la Commissione respinge quindi le proposte 35.47, 35.48, 35.49, 35.50, 35.52, 35.53, 35.54, 35.55, 35.56, 35.57, 35.58, 35.59, 35.60, 35.61, 35.62, 35.63, 35.64, 35.65, 35.66, 35.67 e 35.68.

La senatrice SIRONI (M5S) preannuncia il voto favorevole sull'emendamento 35.69, che prevede un aumento dei fondi per gli enti gestori delle infrastrutture per finalità di sicurezza stradale.

Il sottosegretario FERRANTE precisa che l'emendamento 35.69 non appare sorretto da un'adeguata copertura finanziaria.

Con separate votazioni sono respinti gli emendamenti 35.69, 35.70, 35.71 e 35.72.

Successivamente, gli emendamenti identici 35.73 e 35.74 sono posti congiuntamente in votazione e respinti.

Con separate votazioni la Commissione respinge quindi gli emendamenti 35.75, 35.76, 35.77, 35.78, 35.79, 35.82, 35.83, 35.84 e 35.86.

Successivamente, sono posti congiuntamente in votazione e respinti gli identici emendamenti 35.89 e 35.90.

Con distinte votazioni la Commissione respinge infine gli emendamenti 35.92, 35.93, 35.94, 35.95, 35.96, 35.97, 35.98, 35.99, 35.101, 35.102 e 35.103 (testo 2).

Il presidente FAZZONE constata che è esaurito l'esame degli emendamenti riferiti al testo del disegno di legge.

Al fine di consentire al Governo e ai relatori di ultimare la predisposizione dei pareri sugli ordini del giorno, propone di sospendere momentaneamente l'esame del disegno di legge in titolo e di procedere al seguito dell'esame della proposta di nomina n. 53.

La Commissione conviene.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

IN SEDE CONSULTIVA SU ATTI DEL GOVERNO

Proposta di nomina del dottor Lorenzo Viviani a presidente dell'Ente parco nazionale delle Cinque Terre (n. 53)

(Parere al Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, ai sensi dell'articolo 1, della legge 24 gennaio 1978, n. 14. Seguito e conclusione dell'esame. Parere favorevole)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta dell'8 ottobre.

Il presidente FAZZONE, preso atto che non ci sono richieste di intervento in discussione e che nella seduta odierna ha avuto luogo l'audizione del candidato, comunica che, come preannunciato nella scorsa seduta, si procederà alla votazione del parere.

Il senatore BASSO (*PD-IDP*), pur riconoscendo la competenza e la professionalità del candidato, confermata dall'audizione svoltasi nella presente seduta, ribadisce quanto da lui già precedentemente osservato sull'inopportunità di procedere alla votazione prima che vengano celebrate le elezioni regionali in Liguria e chiede dunque che il voto venga ulteriormente rinviato.

Preannuncia altresì che, qualora la Commissione decidesse di procedere comunque al voto nella giornata odierna, il proprio Gruppo abbandonerà l'Aula e non parteciperà alla votazione.

Il presidente FAZZONE ricorda che la Commissione ha già usufruito della possibilità di chiedere la proroga del termine per l'espressione del parere che, ai sensi dell'articolo 139-*bis* del regolamento, può essere concessa una sola volta. Dal punto di vista regolamentare la Commissione non ha dunque strumenti per rinviare ulteriormente il voto a dopo le elezioni regionali e il Governo, una volta scaduto il termine, ha facoltà di procedere anche in assenza del parere delle Commissioni parlamentari. Pertanto, l'unica soluzione per venire incontro alla richiesta del senatore Basso potrebbe essere quella di sondare la disponibilità del Governo ad attendere l'espressione del parere anche dopo la scadenza del termine.

Il relatore POTENTI (*LSP-PSd'Az*), nell'esprimere parere favorevole sulla proposta di nomina in titolo, osserva che non sussistono ragioni valide che giustifichino l'ulteriore differimento dell'esame.

Insiste pertanto affinché si proceda alla votazione nella presente seduta.

La senatrice FREGOLENT (*IV-C-RE*), premesso che la valutazione sulla persona del candidato appare positiva, si associa però al senatore Basso, osservando che sarebbe opportuno attendere l'esito delle elezioni, anche per valutare la compatibilità della proposta di nomina con gli orientamenti politici del nuovo Presidente della Regione Liguria.

Anche la senatrice DI GIROLAMO (*M5S*) dichiara di condividere le osservazioni formulate dal senatore Basso e preannuncia la non partecipazione al voto da parte del suo Gruppo.

La senatrice MINASI (*LSP-PSd'Az*) si associa, a nome del Gruppo di appartenenza, alle considerazioni svolte dal relatore, osservando che la Commissione ha avuto tutto il tempo necessario per approfondire l'atto in esame e che, a questo punto, ognuno potrà esprimere il proprio convincimento attraverso il voto.

Il presidente FAZZONE, preso atto della divergenza di opinioni emersa, previa verifica del numero legale, pone ai voti la richiesta del senatore Basso di posticipare ulteriormente la conclusione dell'esame della proposta di nomina in titolo, che risulta respinta.

Apprezzate le circostanze, dispone quindi una breve sospensione della seduta.

La seduta, sospesa alle ore 14,35, riprende alle ore 14,50.

Si procede alla votazione a scrutinio segreto sulla proposta di parere favorevole del relatore.

Partecipano alla votazione i senatori DE PRIAMO (*FdI*), FAROLFI (*FdI*), FAZZONE (*FI-BP-PPE*), MINASI (*LSP-PSd'Az*), PAGANELLA (*LSP-PSd'Az*) (in sostituzione del senatore Germanà), PETRUCCI (*FdI*), POTENTI (*LSP-PSd'Az*), ROSA (*FdI*), ROSSO (*FI-BP-PPE*), SIGISMONDI (*FdI*) e TUBETTI (*FdI*).

La proposta di parere favorevole è approvata con 11 voti favorevoli.

Il presidente FAZZONE, apprezzate le circostanze, propone di sospendere brevemente la seduta, prima della ripresa dell'esame del disegno di legge in materia di codice della strada.

La Commissione conviene.

La seduta, sospesa alle ore 14,55, riprende alle ore 15,05.

IN SEDE REFERENTE

(1086) *Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285*, approvato dalla Camera dei deputati

– e petizioni nn. 6, 103, 108, 172, 217, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 296, 368, 382, 433, 492, 649, 712, 720, 754, 773, 792, 876, 890 e 906 ad esso attinenti

(Seguito e conclusione dell'esame)

Riprende l'esame, precedentemente sospeso.

Il presidente ROSA avverte che si passerà all'esame degli ordini del giorno.

Il sottosegretario FERRANTE esprime parere favorevole sugli ordini del giorno G/1086/1/8, G/1086/6/8, G/1086/11/8, G/1086/15/8, G/1086/16/8, G/1086/19/8, G/1086/20/8, G/1086/21/8, G/1086/23/8, G/1086/24/8, G/1086/25/8, G/1086/27/8, G/1086/28/8, G/1086/29/8, G/1086/30/8, G/1086/34/8, G/1086/35/8, G/1086/36/8, G/1086/37/8, G/1086/39/8, G/1086/46/8, G/1086/47/8 e G/1086/49/8.

Il parere sugli ordini del giorno G/1086/4/8, G/1086/7/8, G/1086/8/8, G/1086/9/8, G/1086/12/8, G/1086/13/8, G/1086/17/8, G/1086/18/8, G/1086/22/8, G/1086/26/8, G/1086/31/8, G/1086/32/8, G/1086/33/8, G/1086/38/8, G/1086/40/8, G/1086/41/8, G/1086/43/8, G/1086/44/8, G/1086/45/8 e G/1086/48/8 è favorevole, a condizione che siano accolte altrettante riformulazioni, di cui dà lettura.

Dichiara la disponibilità del Governo ad accogliere come raccomandazione l'ordine del giorno G/1086/3/8, nonché, ove fosse accettata una riformulazione di cui dà lettura, l'ordine del giorno G/1086/5/8.

Formula infine parere contrario sugli ordini del giorno G/1086/2/8, G/1086/10/8, G/1086/14/8 e G/1086/42/8.

Il relatore DE PRIAMO (*FdI*) chiede al Governo un supplemento di riflessione sull'ordine del giorno G/1086/14/8, che viene pertanto momentaneamente accantonato.

Su tutti i restanti ordini del giorno, i relatori esprimono parere conforme a quello del rappresentante del Governo.

L'ordine del giorno G/1086/1/8 viene accolto dal Governo, mentre l'ordine del giorno G/1086/2/8 risulta invece non accolto.

Previa accettazione del senatore SIGISMONDI (*FdI*), l'ordine del giorno G/1086/3/8 viene accolto dal Governo come raccomandazione.

Il senatore SIGISMONDI (*FdI*) sottoscrive poi l'ordine del giorno G/1086/4/8 e presenta un testo 2, pubblicato in allegato, che risulta pertanto accolto dal Governo.

La senatrice FREGOLENT (*IV-C-RE*), accettando la proposta del Governo, presenta l'ordine del giorno G/1086/5/8 (testo 2), pubblicato in allegato, che risulta pertanto accolto come raccomandazione.

L'ordine del giorno G/1086/6/8, al quale aggiunge la firma il senatore SIGISMONDI (*FdI*), risulta accolto dal Governo.

Il senatore POTENTI (*LSP-PSd'Az*), accettando la proposta del Governo, presenta gli ordini del giorno G/1086/7/8 (testo 2), G/1086/8/8 (testo 2) e G/1086/9/8 (testo 2), pubblicati in allegato, che risultano pertanto accolti dal Governo.

Le senatrici DI GIROLAMO (*M5S*) e SIRONI (*M5S*) fanno proprio l'ordine del giorno G/1086/10/8, insistendo per la votazione.

Posto ai voti, l'ordine del giorno G/1086/10/8 risulta respinto.

L'ordine del giorno G/1086/11/8 risulta accolto dal Governo.

Il senatore POTENTI (*LSP-PSd'Az*), accettando la proposta del Governo, presenta gli ordini del giorno G/1086/12/8 (testo 2) e G/1086/13/8 (testo 2), pubblicati in allegato, che risultano pertanto accolti dal Governo.

Gli ordini del giorno G/1086/15/8 e G/1086/16/8 sono accolti dal Governo.

Il senatore ROSSO (*FI-BP-PPE*) accetta la proposta del Governo e presenta gli ordini del giorno G/1086/17/8 (testo 2) e G/1086/18/8 (testo 2), pubblicati in allegato, che risultano pertanto accolti dal Governo.

Risultano altresì accolti dal Governo gli ordini del giorno G/1086/19/8, G/1086/20/8 e G/1086/21/8.

Il senatore ROSSO (*FI-BP-PPE*) presenta poi l'ordine del giorno G/1086/22/8 (testo 2), pubblicato in allegato, che risulta quindi accolto dal Governo.

Sono altresì accolti dal Governo gli ordini del giorno G/1086/23/8, G/1086/24/8 e G/1086/25/8.

Il senatore ROSSO (*FI-BP-PPE*) presenta l'ordine del giorno G/1086/26/8 (testo 2), pubblicato in allegato, che risulta quindi accolto dal Governo.

Vengono altresì accolti dal Governo gli ordini del giorno G/1086/27/8, G/1086/28/8, G/1086/29/8 e G/1086/30/8.

Il senatore ROSSO (*FI-BP-PPE*), accettando la proposta del Governo, presenta infine gli ordini del giorno G/1086/31/8 (testo 2), G/1086/32/8 (testo 2) e G/1086/33/8 (testo 2), che risultano pertanto accolti.

Risultano altresì accolti dal Governo gli ordini del giorno G/1086/34/8, G/1086/35/8, G/1086/36/8 e G/1086/37/8.

Il senatore BASSO (*PD-IDP*) accetta la proposta del Governo e presenta l'ordine del giorno G/1086/38/8 (testo 2), pubblicato in allegato, che risulta quindi accolto.

Viene altresì accolto dal Governo l'ordine del giorno G/1086/39/8.

Il presidente ROSA, apprezzate le circostanze, propone il momentaneo accantonamento degli ordini del giorno G/1086/40/8, G/1086/41/8, G/1086/42/8, G/1086/43/8, G/1086/44/8, G/1086/45/8 e G/1086/46/8.

La Commissione conviene.

La senatrice SIRONI (*M5S*), accettando la proposta del Governo, presenta l'ordine del giorno G/1086/48/8 (testo 2), pubblicato in allegato, che risulta accolto dal Governo.

Risultano altresì accolti gli ordini del giorno G/1086/47/8 e G/1086/49/8.

Si passa all'esame degli ordini del giorno precedentemente accantonati.

Il sottosegretario FERRANTE, rettificando il parere precedentemente espresso, esprime parere favorevole sull'ordine del giorno G/1086/14/8, che risulta pertanto accolto dal Governo.

Il senatore DURNWALDER (*Aut (SVP-PATT, Cb)*), preso atto del parere contrario sull'ordine del giorno G/1086/42/8, lo ritira.

Inoltre, accettando la proposta del Governo, presenta gli ordini del giorno G/1086/40/8 (testo 2), G/1086/41/8 (testo 2), G/1086/43/8 (testo 2), G/1086/44/8 (testo 2) e G/1086/45/8 (testo 2), pubblicati in allegato, che risultano pertanto accolti dal Governo.

Infine, i senatori DURNWALDER (*Aut (SVP-PATT, Cb)*), FINA (*PD-IDP*) e BASSO (*PD-IDP*) sottoscrivono l'ordine del giorno G/1086/46/8, che risulta accolto dal Governo.

Esaurita la trattazione degli ordini del giorno, si procede alle dichiarazioni di voto sul conferimento del mandato ai relatori.

Il senatore BASSO (*PD-IDP*), nel richiamare le considerazioni da lui svolte nel corso del dibattito e nel denunciare l'assoluta incoerenza tra le disposizioni del disegno di legge e gli obiettivi che il Governo si proponeva di raggiungere, preannuncia il voto contrario della sua parte politica.

Anche ad avviso della senatrice DI GIROLAMO (*M5S*) il provvedimento presenta rilevanti criticità e sembra collidere con gli stessi intenti programmatici del Governo. Non possono essere altresì passate sotto silenzio le numerose critiche formulate da molte associazioni di categoria.

Conclude preannunciando, a nome del Gruppo di appartenenza, il voto contrario.

Il senatore SIGISMONDI (*FdI*), nel ringraziare la Presidenza, i relatori e il Governo per l'importante lavoro svolto, giudica invece positivamente il testo del disegno di legge. L'esame presso la Commissione si è svolto poi all'insegna di un confronto approfondito e costruttivo e l'accoglimento di molti ordini del giorno (che consentiranno al Governo di intervenire ulteriormente per il tramite dei decreti delegati), testimonia altresì la piena salvaguardia delle prerogative del Senato.

Preannuncia infine, a nome del Gruppo di appartenenza, il voto favorevole.

Ad avviso del senatore ROSSO (*FI-BP-PPE*) l'aver evitato un esame in terza lettura presso la Camera dei deputati consentirà l'immediata vigenza di norme fondamentali in tema di sicurezza stradale. Gli ordini del giorno accolti dal Governo consentiranno inoltre di implementare ulteriori e importanti interventi integrativi nella predisposizione dei decreti delegati.

Conclude preannunciando il voto favorevole della propria parte politica.

Interviene anche la relatrice MINASI (*LSP-PSd'Az*), associandosi alle considerazioni svolte dai senatori Sigismondi e Rosso e preannunciando, a nome del Gruppo di appartenenza, il voto favorevole.

Poiché nessun altro chiede di intervenire, la Commissione conferisce infine mandato ai relatori De Priamo e Minasi a riferire favorevolmente in Assemblea sul disegno di legge, nel testo approvato dalla Camera dei deputati, autorizzandoli, al contempo, a richiedere lo svolgimento della relazione orale.

La seduta termina alle ore 15,35.

**ORDINI DEL GIORNO ED EMENDAMENTO
AL DISEGNO DI LEGGE N. 1086**

G/1086/4/8 (testo 2)

PELLEGRINO, SIGISMONDI

Il Senato,

premesso che:

le autoscuole sono preposte e qualificate alla formazione cognitiva, tecnica, giuridica e morale dei conducenti di veicoli;

nei corsi vengono trattati argomenti quali il primo soccorso, la percezione del pericolo nella circolazione stradale, le cause più frequenti di incidenti stradali, comportamenti per la prevenzione e la sicurezza del conducente, le conseguenze di una alterazione dello stato psicofisico del conducente in particolare per ebbrezza o sotto effetto di droghe;

data la peculiarità della materia, impartire le lezioni in presenza anziché a distanza, tramite piattaforme digitali, è molto più efficace;

l'interazione diretta con l'istruttore e tra discenti mediante una partecipazione attiva durante le lezioni e l'opportunità di chiarire dubbi in tempo reale permette di apprendere la materia in maniera più approfondita e completa,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di regolamentare i contenuti e le modalità dei corsi di teoria svolti in presenza, presso le autoscuole al fine di individuare delle agevolazioni premianti per i discenti partecipanti, a supporto delle prove di controllo delle cognizioni di cui all'articolo 121, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile, n. 285, in linea con la direttiva europea in fase di adozione.

G/1086/5/8 (testo 2)

FREGOLENT

Il Senato,

premesso che:

quello dei bus turistici in Italia rappresenta un settore economico significativo, che dà lavoro a oltre 20 mila persone, con altrettanti

bus che viaggiano sulle strade italiane, creando ricchezza per circa 2,5 miliardi di euro l'anno e permettendo di valorizzare al meglio la vocazione turistica dell'Italia accompagnando i turisti alla scoperta dell'arte di cui le nostre città sono imperniate;

i bus turistici del nostro Paese percorrono annualmente oltre 1,7 miliardi di chilometri, generando un indotto diretto di consumi e servizi (si pensi a titolo esemplificativo alle guide turistiche e alle aziende di manutenzione delle flotte) e un notevole ritorno per i conti pubblici, se si considerano i 270 milioni di euro di accise derivanti dall'acquisto dei carburanti ed i 100 milioni di euro incassati direttamente dai comuni attraverso l'emissione dei *ticket* per l'accesso alle ZTL;

ad oggi, il settore sta affrontando delle difficoltà derivanti dalla mancanza di autisti, che le associazioni di categoria maggiormente rappresentative stimano a circa 7mila unità. Detto numero di lavoratori appare difficilmente reperibile nel breve periodo, in particolare tra i neo-maggiorenni;

avvicinare i più giovani al settore risulta difficile, e nei prossimi 5 anni si prevede una perdita di lavoratori ed *expertise* del settore dovuta al limite di età per l'idoneità della patente D, che attualmente è fissato a 68 anni;

se si prendono in considerazione i Paesi europei a noi più vicini sia culturalmente che territorialmente, il limite anagrafico per il conseguimento della patente D è presente solo in Italia;

tale limite pone le aziende italiane operanti nel settore in forte svantaggio rispetto a quelle *competitor* operanti nei principali mercati europei;

l'approdo dei lavoratori alla categoria di autisti di bus turistici è generalmente molto elevata, e l'età pensionabile che nel nostro Paese cresce costantemente;

l'eliminazione del limite anagrafico per la guida con patente D potrebbe rappresentare un intervento risolutivo anche sotto l'aspetto sociale e occupazionale, al fine di permettere il passaggio di conoscenza tra le generazioni più esperte di autisti e quelle ancora acerbe,

impegna il Governo

nel rispetto della normativa unionale vigente a eliminare ogni limite anagrafico previsto per l'ottenimento della patente D, permettendo ai lavoratori del settore di proseguire nel servizio su base volontaria anche oltre i 68 anni, senza trascurare aspetti quali la sicurezza e l'idoneità degli stessi.

G/1086/7/8 (testo 2)

GERMANÀ, POTENTI

Il Senato,

nel corso dell'esame del disegno di legge recante interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (A.S. 1086),

premessi che:

l'articolo 19, introdotto nel corso dell'esame presso la Camera dei deputati, reca alcune disposizioni volte a potenziare le misure per garantire la sicurezza nelle gallerie ferroviarie;

in particolare, l'articolo in questione prevede che, in caso di incidente, i gestori assicurano, con oneri a proprio carico, l'accessibilità in sicurezza delle squadre di soccorso e dei vigili del fuoco alle gallerie di lunghezza superiore a 1.000 metri, mediante la predisposizione di attrezzature, mezzi e dotazioni specialistiche e idonee;

sulla base dell'analisi e della ricognizione delle specifiche situazioni territoriali, i gestori predispongono, nell'ambito delle risorse disponibili per la gestione e la manutenzione della rete, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in collaborazione con il Corpo nazionale dei vigili del fuoco, il programma annuale recante le modalità operative di accesso in sicurezza delle squadre di soccorso e dei vigili del fuoco,

impegna il Governo

a valutare compatibilmente con le esigenze di finanza pubblica l'opportunità di estendere le misure di sicurezza di cui all'articolo 19 del disegno di legge in esame, oltre che alle gallerie ferroviarie, anche alle gallerie stradali e autostradali.

G/1086/8/8 (testo 2)

BERGESIO, GERMANÀ, POTENTI

Il Senato,

nel corso dell'esame del disegno di legge recante interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (A.S. 1086),

premessi che:

il decreto legislativo 22 novembre 2023, n. 184 recante modifiche al codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo n. 209 del 2005, ha introdotto, all'articolo 122, il comma 1-*bis*, l'obbligo di assicurazione per la responsabilità civile verso terzi per tutti veicoli, a prescindere dalle caratteristiche degli stessi, dal terreno su cui sono utilizzati e dalla loro effettiva circolazione su strada pubblica o area ad essa equiparata;

tale disposizione appare del tutto illogica per quanto riguarda i mezzi agricoli, non ravvedendosi l'opportunità né l'utilità di assicurare tali mezzi il cui fine esclusivo è il lavoro sui fondi rustici;

si tratta di un ulteriore adempimento gravante sugli imprenditori agricoli e coltivatori diretti utile unicamente a minare la redditività del settore primario;

tutto il mondo agricolo è infatti coinvolto dall'entrata in vigore dell'obbligo di assicurazione. Una buona parte di agricoltori e contoterzisti è in possesso di mezzi che operano in terreni privati o, addirittura, solo all'interno di aree aziendali e pertanto fino ad oggi, non percorrendo tratte stradali, erano esentati da tale obbligo;

l'introduzione dell'obbligo assicurativo danneggerebbe inoltre i rivenditori di macchine agricole, nuove e usate, ubicate all'interno di spazi adibiti per uso delle concessionarie, i quali sarebbero costretti ad affrontare oneri pesantissimi per poter proseguire nella loro attività;

la stessa direttiva (UE) 2021/2118 del Parlamento e del Consiglio prevede la possibilità per gli Stati membri di individuare categorie di soggetti esonerati da tale obbligo,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità, compatibilmente con il diritto dell'Unione europea, di prevedere una deroga che esenti i mezzi agricoli dall'obbligo, introdotto dal comma 1-*bis* dell'articolo 122 del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, di assicurare tutti i veicoli per la responsabilità civile verso terzi, dal momento che per le loro caratteristiche non sono mezzi impiegati per la circolazione stradale.

G/1086/9/8 (testo 2)

GERMANÀ, POTENTI

Il Senato,

nel corso dell'esame del disegno di legge n. 1086 recante interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione

del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285,

premesso che:

il decreto legislativo 22 novembre 2023, n. 184 recante modifiche al decreto legislativo n. 209 del 2005 ha introdotto nel codice delle assicurazioni private di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, l'obbligo di assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi a tutti i veicoli, a prescindere dalla loro effettiva circolazione su strada pubblica o area ad essa equiparata;

si tratta di un decreto legislativo che recepisce la direttiva (UE) 2021/2118 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2021, recante modifica della direttiva 2009/103/CE concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità;

un'interpretazione estensiva dell'obbligo assicurativo non risulta opportuna quanto riguarda i veicoli non autorizzati a circolare su strade pubbliche e per i veicoli utilizzati nelle aree il cui accesso è soggetto a restrizioni e nelle quali i rischi per la responsabilità civile verso terzi sono assicurati con strumenti assicurativi diversi dall'assicurazione prevista dall'articolo 2054 del codice civile;

si tratta di veicoli quali muletti o carrelli elevatori, la cui funzione abituale è la movimentazione, e non il trasporto, di merci, e veicoli fermi nelle autorimesse e destinati al noleggio o alla vendita, nonché veicoli non autorizzati alla circolazione su strada pubblica e quindi non targati;

l'interpretazione estensiva dell'obbligo non risulta compatibile neppure con la normativa europea e nazionale in materia, che distingue tra veicoli destinati al trasporto e veicoli destinati alla movimentazione, con conseguente esclusione dalla RC Auto dei veicoli non destinati alla circolazione stradale come mezzo di trasporto,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di prevedere, nel rispetto della normativa europea, deroghe all'obbligo di assicurare tutti i veicoli per la responsabilità civile verso terzi, introdotto dal comma 1-*bis* dell'articolo 122 del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, per i veicoli il cui utilizzo su strade pubbliche non sia autorizzato ai sensi del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e per i veicoli utilizzati esclusivamente nelle aree il cui accesso è soggetto a restrizioni e nelle quali i rischi per la responsabilità civile verso terzi siano assicurati con strumenti assicurativi diversi da quanto previsto dall'articolo 2054 del codice civile.

G/1086/12/8 (testo 2)

GERMANÀ, POTENTI

Il Senato,

nel corso dell'esame del disegno di legge recante interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (A.S. 1086),

premessi che:

il settore dell'autotrasporto è strategico per lo sviluppo del Paese. Si tratta di un'attività imprenditoriale di primaria importanza per il nostro sistema economico, sia per l'incidenza sul PIL nazionale, sia per le implicazioni che un efficace servizio di movimentazione delle merci comporta nei confronti del sistema Paese e dell'intera collettività;

per tali ragioni la tematica dei costi di esercizio dell'attività di autotrasporto ha, nel corso degli anni, assunto una forte rilevanza ed in particolare gli elementi che maggiormente incidono sui costi operativi sono costituiti dal costo del lavoro, delle patenti e del carburante;

occorre evidenziare altresì, il momento storico che sta attraversando il Paese, a causa della necessità di reperire più di 20 mila autisti di mezzi pesanti ed inoltre, non essendoci un ricambio generazionale, vi sono di conseguenza sempre meno giovani che vogliono intraprendere tale professione come del resto in tutta Europa, (i cui recenti dati statistici evidenziano la mancanza di circa 400 mila autisti di camion);

a parere degli interroganti, è necessario intervenire con misure volte a sostenere la categoria e a renderla attrattiva anche per le giovani generazioni con alcune misure, tra cui ad esempio l'innalzamento dei limiti giornalieri legislativamente disposti per la non concorrenza della indennità di trasferta (o missione) alla determinazione del reddito da lavoro dipendente; la ridefinizione della disciplina dell'agevolazione fiscale riconosciuta in favore degli esercenti le attività di trasporto merci allo scopo di ridurre il gravame delle accise sul gasolio per autotrazione e con un intervento di adeguamento dei contratti di trasporto alle variazioni dei corrispettivi richiesti per l'effettuazione dei noli marittimi,

impegna il Governo

a valutare, compatibilmente con il quadro di finanza pubblica e nel rispetto della normativa europea, l'opportunità di adottare le necessarie iniziative volte a sostenere la categoria dell'autotrasporto, in particolare affrontando le questioni del costo del lavoro, delle patenti, del carburante nonché, tra le altre, le variazioni dei corrispettivi dei contratti di trasporto per l'effettuazione dei noli marittimi, a tal fine modificando la speciale disciplina di settore di cui al decreto legislativo n. 286 del 2005.

G/1086/13/8 (testo 2)

MARTI, GERMANÀ, POTENTI

Il Senato,

nel corso dell'esame del disegno di legge recante interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (A.S. 1086),

premessi che:

lo *scooter* Vespa della Piaggio è un oggetto iconico del *design* e dell'industria italiana, noto e amato in tutto il mondo, che riveste un particolare interesse storico e collezionistico in ragione del suo rilievo industriale, sportivo, estetico e di costume;

sono oltre 20 milioni i modelli venduti e circolanti nel mondo e si contano 615 Vespa club sul solo territorio nazionale con migliaia di tesserati;

in considerazione delle politiche europee del *green deal* e delle possibili limitazioni al traffico previste per i veicoli non in linea con le ultime normative sulle emissioni, è importante intervenire con azioni che tutelino questo iconico *scooter* da eventuali provvedimenti sanzionatori provenienti dalla legislazione locale, nazionale ed europea affinché non si disperda un patrimonio culturale simbolo della tecnologia e dello stile italiano,

impegna il Governo

alla luce del particolare rilievo storico, culturale ed artistico, a valutare la possibilità di inserire, nella fase attuativa dell'emanando codice della strada, il modello *scooter* Vespa della Piaggio fra i veicoli di interesse nazionale, anche prevedendo la sua esclusione dalle eventuali limitazioni alla circolazione per emissioni di inquinanti atmosferici sulle strade urbane ove previsto dalla legislazione locale, nazionale ed europea.

G/1086/17/8 (testo 2)

Rosso

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge A.S. 1086, recante « Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 »,

premessi che:

l'articolo 22 del disegno di legge in esame reca misure per contrastare il rischio della circolazione contromano;

l'articolo 12 del decreto legislativo 285 del 1992 – Nuovo codice della strada – reca misure per l'espletamento dei servizi di polizia stradale, prevedendo che quest'ultimo spetta in via principale alla specialità Polizia Stradale della Polizia dello Stato; alla Polizia di Stato; all'Arma dei carabinieri; al Corpo della Guardia di finanza; ai Corpi e ai servizi di polizia provinciale, nell'ambito del territorio di competenza; ai Corpi e ai servizi di polizia municipale, nell'ambito del territorio di competenza; ai funzionari del Ministero dell'interno addetti al servizio di polizia stradale e al Corpo di polizia penitenziaria e al Corpo forestale dello Stato, in relazione ai compiti di istituto,

impegna il Governo

a rivedere e definire, ferme restando le vigenti attribuzioni degli organi di polizia nell'espletamento dei servizi di polizia stradale, compresi i servizi di specialità, e le diverse competenze degli enti istituzionali, il novero degli ulteriori soggetti abilitati all'espletamento delle funzioni di polizia stradale e i relativi ambiti di competenza, in attuazione dello specifico criterio di delega di cui al comma 3, lettera *n*).

G/1086/18/8 (testo 2)

Rosso

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge A.S. 1086, recante « Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 »,

premessi che:

la normativa vigente prevede l'obbligo per gli enti locali di comunicare al Governo i proventi delle sanzioni stradali e la rendicontazione degli stessi, per le finalità previste,

impegna il Governo:

a rivedere la materia della destinazione dei proventi derivanti dalle sanzioni irrogate per le violazioni al codice della strada, chiarendo, in particolare, da quali soggetti (Stato, Comuni, Regioni o Provincie) saranno « incassate » le medesime sanzioni e quale dovrà essere la destinazione dei relativi proventi, precisando, al riguardo – senza ridurre le

destinazioni di cui all'articolo 40, comma 2, lettere b), c) ed e), della legge n. 120 del 2010 – la necessità di assicurarne la destinazione prioritaria ad interventi di riduzione dei pericoli derivanti dalla circolazione stradale oltre che alla manutenzione delle strade e al costante aggiornamento della segnaletica;

ai fini del punto che precede, monitorare le rendicontazioni effettuate dagli enti locali, intervenendo in caso di inadempienza con apposite sanzioni in capo ai soggetti responsabili;

a prevedere adeguati strumenti anche per assicurare che alle rendicontazioni degli enti locali sia data pubblicità sui pertinenti siti istituzionali.

G/1086/22/8 (testo 2)

Rosso

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge A.S. 1086, recante « Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 »,

premesso che:

l'articolo 23 del Nuovo codice della strada di cui al decreto legislativo 285 del 1992 reca misure in materia di pubblicità sulle strade e sui veicoli,

impegna il Governo

a prevedere, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, adeguati stanziamenti nella legge di bilancio per il 2025, finalizzati al potenziamento dei cartelli e degli altri mezzi pubblicitari e di prevedere la collocazione di impianti pubblicitari digitali, a messaggio variabili e con tecnologie tridimensionali, nel rispetto delle esigenze di sicurezza della circolazione stradale.

G/1086/26/8 (testo 2)

Rosso

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge A.S. 1086, recante « Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione

del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 »,

premesso che:

l'articolo 35 del disegno di legge al comma 3, lettera *f*), punto 3), collega la dissuasività della sanzione anche alla situazione reddituale del soggetto,

impegna il Governo

a dare attuazione compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica al criterio di delega citato, da interpretare, nei limiti di finanza pubblica, come criterio finalizzato a prevedere per le fasce di reddito più basse eventuali riduzioni della sanzione o forme di pagamento agevolate.

G/1086/31/8 (testo 2)

Rosso

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge A.S. 1086, recante « Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 »,

premesso che:

l'articolo 204-*bis* del Nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, prevede la possibilità per il trasgressore o gli altri soggetti indicati nell'articolo 196, qualora non sia stato effettuato il pagamento in misura ridotta nei casi in cui è consentito, di proporre opposizione davanti all'autorità giudiziaria ordinaria, mediante il pagamento del contributo unificato di cui all'articolo 13, comma 1, lettera *a*) del decreto del Presidente della Repubblica 30 maggio 2002, n. 115,

impegna il Governo

ad adottare compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica disposizioni volte ad individuare una soglia della sanzione pecuniaria al di sotto della quale non è dovuto il versamento del contributo di cui in premessa e la restituzione dello stesso in caso di accoglimento dell'opposizione.

G/1086/32/8 (testo 2)

Rosso

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge A.S. 1086, recante « Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 »,

premessi che:

l'articolo 35 del disegno di legge in esame reca la delega al Governo per la revisione e il riordino della disciplina concernente la motorizzazione e la circolazione stradale,

impegna il Governo

ad individuare compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica meccanismi effettivamente premiali che incentivino il trasgressore al pagamento della sanzione in tempi estremamente ridotti decorrenti dalla ricezione della notifica del verbale, anche prevedendo una riduzione più alta, rispetto all'attuale, dell'importo della sanzione prevista.

G/1086/33/8 (testo 2)

Rosso

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge A.S. 1086, recante « Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 »,

premessi che:

l'articolo 2, comma 2, del disegno di legge in titolo, modifica gli articoli 589-*bis* e 590-*bis* del codice penale che disciplinano, rispettivamente, le fattispecie dell'omicidio stradale e delle lesioni personali stradali gravi o gravissime;

in particolare, la novella all'articolo 589-*bis* prevede un'estensione dell'applicabilità del reato nei confronti di chi abbandona animali domestici su strada o nelle relative pertinenze, quando da tale fatto derivi un incidente stradale che cagiona la morte,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di specificare che la morte cagionata sia riferita all'uomo e non all'animale.

G/1086/38/8 (testo 2)

BASSO, IRTO, FINA

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge 1086 recante « Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del Codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 »,

premesso che:

il provvedimento in commento reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada). Un intervento normativo senz'altro necessario in ragione della persistenza nel nostro Paese di livelli troppo elevati di scontri stradali. I numeri sono quelli di una strage quotidiana: 3159 morti e 223.475 feriti nel 2022, di cui il 73,4 per cento in ambito urbano. Vite e famiglie distrutte ma anche un costo sociale assolutamente inaccettabile: circa 18 miliardi l'anno, l'1 per cento circa del Pil italiano, a causa degli scontri stradali;

l'Italia è uno tra i pochi Paesi europei in cui gli scontri stradali in ambito urbano continuano a crescere: 28,9 morti per milione di abitanti, il doppio rispetto alla Germania (15,7 morti per milione di abitanti) il triplo rispetto alla Gran Bretagna (10,9 morti per milione di abitanti);

tutto ciò si traduce nella paura di muoversi a piedi e in bicicletta nelle nostre città, nel disincentivo alla mobilità attiva. In audizione sul provvedimento alcuni esperti hanno messo in luce che uno studio promosso dal *Policy Studies Institute* di Londra, che riguarda 15 Paesi del mondo, evidenzia come i genitori italiani accompagnano i propri figli a scuola molto più rispetto agli altri Paesi Europei. L'autonomia di spostamento dei bambini italiani nell'andare a scuola è passata dall'11 per cento nel 2002 al 7 per cento nel 2010. Per fornire un metro di paragone, l'autonomia dei bambini inglesi è al 41 per cento e quella dei tedeschi al 40 per cento;

le città sono il palcoscenico su cui saranno maggiori gli impatti derivanti dai cambiamenti climatici e dalle grandi migrazioni economiche e sociali. Evidentemente la mobilità urbana assume un rilievo centrale in tale scenario e diventa uno dei *driver* principali per una transizione ecologica che tenga insieme le esigenze sociali ed economiche dei cittadini;

la maggior parte delle vittime di scontro stradale si registra in ambito urbano, che si configura quindi come un elemento imprescindibile di analisi per il miglioramento delle condizioni di sicurezza;

l'articolo 35, al comma 3, lettera *t*) attribuisce al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il compito di predisporre linee guida e di indirizzo destinate alle amministrazioni locali, concernenti la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e arredi urbani finalizzate anche alla sicurezza degli utilizzatori di veicoli a 2 ruote, che rischia, da un lato, di risultare parziale in relazione ad una pianificazione urbana orientata alla mobilità sostenibile e, dall'altro lato, di non tener conto del lavoro fatto dalle amministrazioni con i PUMS,

impegna il Governo

ad elaborare le linee guida, d'intesa con la Conferenza Unificata, secondo il principio della leale collaborazione, perseguendo l'obiettivo di realizzare una pianificazione urbana orientata alla mobilità con l'obiettivo di:

a) ridurre la dipendenza dall'auto privata, promuovendo la riqualificazione dei quartieri a misura d'uomo, con servizi e attività accessibili a piedi o in bicicletta, e la promozione di modelli di sviluppo urbano secondo l'approccio delle « Città a 15 minuti »;

b) tener conto, ai fini della definizione degli strumenti di pianificazione urbanistica e della mobilità, quali ad esempio i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS), i relativi piani di settore (della logistica, della sosta, della ciclabilità, e altro), dei Piani Spostamento Casa-Lavoro delle aziende per guidare in modo coordinato lo sviluppo urbano e la gestione della mobilità.

G/1086/40/8 (testo 2)

DURNWALDER, PATTON

Il Senato,

nel corso dell'esame del disegno di legge recante interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (A.S. 1086),

premesso che:

tra i criteri direttivi specifici di delega di cui all'articolo 35 del disegno di legge *in itinere*, il comma 3, lettera *e*), impone la revisione della disciplina delle norme di comportamento e del relativo sistema sanzionatorio,

impegna il Governo

in sede di revisione del codice della strada e, in particolare, in attuazione del criterio di delega di cui al comma 3, lettera *e*), a rivedere l'apparato sanzionatorio relativo alle violazioni del divieto di sosta anche nei confronti dei proprietari dei veicoli non adibiti al servizio di *car sharing* che sostano negli stalli riservati al *car sharing*.

G/1086/41/8 (testo 2)

DURNWALDER, PATTON

Il Senato,

nel corso dell'esame del disegno di legge recante interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (A.S. 1086),

premesso che:

l'articolo 2, comma 2 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 definisce, in base alle caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, la classificazione delle strade;

in tale classificazione non rientrano le strade extraurbane ciclabili;

considerato che

tra i criteri di delega di cui all'articolo 35 del disegno di legge *in itinere*, il comma 4, lettera *m*), prevede il riassetto della disciplina tecnica concernente la classificazione delle strade,

impegna il Governo

ad introdurre, in sede di revisione del codice della strada e, nello specifico, in attuazione del criterio di delega di cui sopra, la definizione di strada extraurbana tenendo conto non soltanto delle caratteristiche costruttive e del volume di traffico della stessa, ma anche dell'esigenza di prevedere limiti di velocità, appositamente segnalati, nell'ottica di assicurare la circolazione in sicurezza dei velocipedisti.

G/1086/43/8 (testo 2)

DURNWALDER, PATTON

Il Senato,

nel corso dell'esame del disegno di legge recante interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice

della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (A.S. 1086),

premessò che:

il comma 4, dell'articolo 35 del disegno di legge *in itinere* conferisce al Governo l'autorizzazione ad emanare uno o più regolamenti governativi di delegificazione per la modifica del Codice della strada e del suo regolamento attuativo e delle norme di settore in diverse materie,

impegna il Governo

in attuazione del criterio di delega di cui sopra a valutare l'impedimento, ove ne ricorrano i presupposti, tra i veicoli atipici di cui all'articolo 59 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, anche degli autoveicoli stradali da competizione immatricolati.

G/1086/44/8 (testo 2)

DURNWALDER, PATTON

Il Senato,

nel corso dell'esame del disegno di legge recante interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (A.S. 1086),

premessò che:

il comma 4, dell'articolo 35 del disegno di legge *in itinere* conferisce al Governo l'autorizzazione ad emanare uno o più regolamenti governativi di delegificazione per la modifica del Codice della strada e del suo regolamento attuativo e delle norme di settore in diverse materie,

impegna il Governo

in attuazione del criterio di delega di cui sopra a considerare i motoveicoli in conformità all'articolo 4 del Regolamento UE 168/2013 tra i veicoli destinati ad effettuare il servizio di noleggio con conducente.

G/1086/45/8 (testo 2)

DURNWALDER, PATTON

Il Senato,

nel corso dell'esame del disegno di legge recante interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice

della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (A.S. 1086),

premesso che:

l'articolo 35 del disegno di legge *in itinere* delega al Governo la revisione e il riordino della disciplina concernente la motorizzazione e la circolazione stradale;

il Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, ha disposto la standardizzazione dei periodi di riposo e dei tempi di guida a livello europeo;

tale Regolamento, all'articolo 13 ha concesso agli Stati membri la possibilità di derogare alle disposizioni di cui agli articoli da 5 a 9, ai trasporti effettuati impiegando, tra l'altro, veicoli utilizzati per il trasporto di animali vivi dalle fattorie ai mercati locali o viceversa, o dai mercati ai macelli locali, entro un raggio fino a cento Km (Art. 13, paragrafo 1, lettera *p*));

considerato che:

con decreto del Ministero dei trasporti del 20 giugno 2007 recante: «Esenzione dall'obbligo di rispetto dei tempi di guida e di riposo dei trasporti stradali e dall'obbligo di dotazione ed uso dell'apparecchio di controllo previsto dal regolamento (CEE) 3821/85 e successive modificazioni» sono state previste deroghe ai soli trasporti effettuati impiegando veicoli di cui all'articolo 13, paragrafo 1, lettere *d*), primo trattino, *h*) *j*) ed *l*);

nelle zone montane, il trasporto di animali vivi dalle fattorie isolate ai mercati locali o ai macelli o viceversa, può portare i trasportatori a superare, anche per poco, gli orari massimi consentiti e a rischiare, quindi, multe e sanzioni pesanti,

impegna il Governo

nel rispetto della disciplina comunitaria vigente, a prevedere, nella fase di revisione ed armonizzazione della disciplina di cui sopra, la deroga dall'applicazione degli articoli da 5 a 9 del Regolamento citato anche per i veicoli utilizzati per il trasporto di animali vivi dalle fattorie ai mercati locali o viceversa, o dai mercati ai macelli locali, entro un raggio fino a cento Km (Art. 13, paragrafo 1, lettera *p*)).

G/1086/48/8 (testo 2)

SIRONI, DI GIROLAMO

Il Senato,

premessi che:

nell'ambito del provvedimento « Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della Strada » (A.S. 1086);

considerato che:

l'articolo 15 introduce una serie di disposizioni inerenti la circolazione delle biciclette, ivi compreso il rispetto della distanza laterale di 1.5 metri in caso di sorpasso da parte di un autoveicolo, mantenendo l'impostazione originale della disposizione di maggiore garanzia per la sicurezza del ciclista,

impegna il Governo a

introdurre per il conducente di un autoveicolo che effettui il sorpasso di una bicicletta oltre all'obbligo di usare particolari cautele al fine di assicurare ove possibile la distanza di sicurezza di almeno 1,5 metri, anche quello di adottare, in ogni caso, tutte le precauzioni possibili al fine di garantire che la manovra di sorpasso della bicicletta avvenga mantenendo la maggiore distanza di sicurezza possibile e una velocità adeguata alle caratteristiche della strada.

G/1086/48/8 (già em. 15.55)

SIRONI, DI GIROLAMO

Il Senato,

premessi che:

nell'ambito del provvedimento « Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della Strada » (A.S. 1086);

considerato che:

l'articolo 15 introduce una serie di disposizioni inerenti la circolazione delle biciclette, ivi compreso il rispetto della distanza laterale di 1.5 metri in caso di sorpasso da parte di un autoveicolo, mantenendo l'impostazione originale della disposizione di maggiore garanzia per la sicurezza del ciclista,

impegna il Governo a introdurre per il conducente di un autoveicolo che effettui il sorpasso di una bicicletta oltre all'obbligo di usare particolari cautele al fine di assicurare la distanza di sicurezza di almeno 1,5 metri, anche quello di adottare, in ogni caso, tutte le precauzioni possibili al fine di garantire che la manovra di sorpasso della bicicletta avvenga mantenendo la maggiore distanza di sicurezza possibile e una velocità adeguata alle caratteristiche della strada.

G/1086/49/8 (già em. 16.0.2)

DI GIROLAMO

Il Senato,

premesso che:

nell'ambito del provvedimento « Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della Strada » (A.S. 1086);

l'articolo 16 reca modifiche all'articolo 175 secondo comma del codice della strada introducendo una deroga al divieto di circolazione sulle autostrade, sulle strade extraurbane principali per alcune tipologie di motocicli se condotti da un soggetto di maggiore età;

considerato che:

il tasso di circolazione stradale presente in Italia è elevato,

impegna il Governo a

adottare specifiche misure per l'installazione di dispositivi di segnalazione della sagoma anche in capo ai veicoli di vecchia immatricolazione e, in particolare, ai mezzi pesanti adibiti al trasporto di persone e di merci di categoria M3, M3, N2 e N3, nei casi di percorrenza in strada.

Art. 35.

35.103 (testo 2)

BASSO, IRTO, FINA, GIACOBBE

Al comma 4, dopo la lettera s), aggiungere le seguenti:

« s-bis) introduzione modalità atte a far sì che, al compimento degli 85 anni, la conferma della validità della patente di guida sia subordinata all'esito positivo di un esame pratico;

s-ter) introduzione di modalità semplificate e procedimenti atti a permettere ai cittadini italiani iscritti all'AIRE la possibilità di espletare operazioni di conseguimento o di duplicato per conferma di validità di titoli abilitativi alla guida presso le istituzioni consolari o le sedi istituzionali all'estero, opportunamente individuate, del luogo di residenza naturale ».
