

l'articolo 1, comma 1, della legge 24 luglio 2008, n. 125;

la Corte costituzionale ha infatti osservato che, per effetto del rinvio all'articolo 240, secondo comma, del codice penale, la confisca del veicolo, prevista nel caso di guida con tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi/litro, si configura come una misura di sicurezza, anziché come una sanzione accessoria, con la conseguenza di permetterne l'applicazione retroattiva anche ai reati commessi prima dell'entrata in vigore della disposizione che ha previsto la confisca stessa;

in considerazione della citata sentenza della Corte costituzionale, la Commissione Trasporti, nel corso dell'esame in sede legislativa, ha approvato un emendamento con cui si sopprime il richiamo all'articolo 240, secondo comma, del codice penale, nell'ambito delle modifiche apportate con l'articolo 34 sia al comma 2, lettera c), dell'articolo 186, sia al comma 1 dell'articolo 187 del codice della strada, relativo alla guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti;

rimane tuttavia la previsione per cui la confisca del veicolo è disposta anche nel caso di applicazione della pena a richiesta delle parti;

ai sensi dell'articolo 445 del codice di procedura penale, nel caso di sentenza con cui si dispone l'applicazione della pena a richiesta delle parti, non si applicano, quando la pena irrogata non superi i due anni di pena detentiva soli o congiunti a pena pecuniaria, le pene accessorie; è invece prevista l'applicazione della confisca esclusivamente se si tratta di misura di sicurezza ai sensi dell'articolo 240 del codice penale;

occorre ristabilire la coerenza del quadro giuridico conseguente alla citata sentenza della Corte costituzionale; occorre altresì tener conto del fatto che l'eccessivo ricorso alla sanzione della confisca comporta notevoli oneri relativi alla custodia dei veicoli sequestrati,

impegna il Governo

ad assumere tutte le opportune iniziative, anche di carattere normativo, per prevedere che, in caso di applicazione della pena a richiesta delle parti relativamente ai reati di cui all'articolo 186, comma 2, lettera c) e 187 del codice della strada, vale a dire di guida in stato di ebbrezza con tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro e di guida in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti, sia eliminata la sanzione accessoria della confisca del veicolo e, in generale, per limitare il ricorso a tale sanzione, anche in considerazione dei costi che determina per le amministrazioni pubbliche.

0/44 e abb-B/IX/8. Monai.

La IX Commissione,

premesso che:

il testo in esame reca disposizioni che modificano l'articolo 191 del codice della strada concernente la disciplina degli attraversamenti pedonali;

in particolare nei centri abitati, il fatto che i pedoni di frequente attraversino la carreggiata al di fuori degli attraversamenti pedonali comporta un motivo di congestione del traffico e di rischio, in primo luogo per i pedoni stessi,

impegna il Governo

ad assumere tutte le opportune iniziative per assicurare, in particolare nei centri abitati, un rigoroso rispetto delle disposizioni del codice della strada in base alle quali i pedoni, per attraversare la carreggiata, devono servirsi degli attraversamenti pedonali, dei sottopassaggi e dei sovrappassaggi.

0/44 e abb-B/IX/18. Iapicca.

La IX Commissione,

premessò che:

all'articolo 38 sono state introdotte nel corso dell'esame da parte del Senato disposizioni che modificano l'articolo 201 del codice della strada, estendendo l'utilizzo di dispositivi e apparecchiature per l'accertamento di violazioni alle disposizioni del codice della strada anche in assenza degli organi di polizia stradale;

le disposizioni richiamate prevedono che i suddetti dispositivi e apparecchiature siano omologati o approvati per il funzionamento in modo completamente automatico,

impegna il Governo:

a stabilire che l'omologazione e l'approvazione dei dispositivi e delle apparecchiature di cui in premessa abbia luogo secondo le procedure di cui all'articolo 192 del regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada, eventualmente prevedendo puntuali disposizioni sulle caratteristiche dei suddetti dispositivi e apparecchiature, in analogia a quanto attualmente previsto dall'articolo 345 del medesimo regolamento per i mezzi di accertamento dell'osservanza dei limiti di velocità;

ad assicurare che i dispositivi e le apparecchiature che hanno superato le procedure di omologazione e approvazione possano essere collocate sul mercato e impiegate senza difficoltà.

0/44 e abb-B/IX/9. Antonino Foti, Garofalo.

La IX Commissione,

premessò che:

il tema della sicurezza stradale merita ogni sforzo e una strategia integrata di interventi, nell'ambito della quale, l'aspetto normativo costituisce solo il, seppure indispensabile, quadro di riferimento;

nel 2008, 4.731 individui hanno perso la vita e 310.739 hanno subito lesioni di diversa gravità nei 218.963 incidenti stradali;

come noto, tra i fattori che maggiormente influiscono sulla sicurezza della circolazione stradale, dopo il comportamento degli utenti e la condizione dei mezzi, lo stato delle strade rappresenta un elemento imprescindibile su cui non possono essere ridimensionati gli interventi di manutenzione e implemento delle condizioni d'uso, pena un aggravarsi dell'alto costo sociale di vite umane e di costi per la collettività, soprattutto in considerazione delle esigenze di alcuni utenti quali i ciclisti e motociclisti;

non c'è dubbio che un ampio margine di miglioramento possa essere compiuto su tutto il sistema viario, nazionale e locale, sia per quanto riguarda la qualità del manto stradale, sia per la funzionalità della segnaletica verticale e orizzontale, sia per i sistemi di protezione e di informazione degli utenti;

impegna il Governo

pur in considerazione della difficile congiuntura economica, ad assicurare che le risorse finanziarie destinate alla manutenzione e sicurezza delle rete stradale siano incrementate in ragione dei flussi di traffico e dello stato delle infrastrutture viarie.

0/44 e abb-B/IX/10. Meta.

La IX Commissione,

premessò che:

nel 2008, 4.731 individui hanno perso la vita e 310.739 hanno subito lesioni di diversa gravità nei 218.963 incidenti stradali;

come noto, tra i fattori che maggiormente influiscono sulla sicurezza della circolazione stradale, dopo il comportamento degli utenti e la condizione dei mezzi, lo stato delle strade rappresenta un elemento imprescindibile su cui non pos-

sono essere ridimensionati gli interventi di manutenzione e implemento delle condizioni d'uso, pena un aggravarsi dell'alto costo sociale di vite umane e di costi per la collettività, soprattutto in considerazione delle esigenze di alcuni utenti quali i ciclisti e motociclisti;

soprattutto per quanto concerne la rete gestita dalla società Anas e dalle società di concessione autostradale, appare necessario un intervento mirato a migliorare il grado di informazione e assistenza degli utenti sulle condizioni di traffico e meteorologiche,

impegna il Governo

a prevedere un'apposita strategia di intervento volta migliorare, prioritariamente sulle strade nazionali e sulle autostrade, il grado di informazione e assistenza degli utenti sulle condizioni di traffico e meteorologiche, tra le altre, implementando la diffusione dei pannelli a messaggio variabile.

0/44 e abb-B/IX/11. Tullo.

La IX Commissione,

premessi che:

l'articolo 50 del testo in esame prevede che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito, per quanto di competenza, il Garante per la protezione dei dati personali, emani direttive al fine di prevedere, compatibilmente con la normativa comunitaria e nel rispetto della disciplina in materia di protezione dei dati personali, l'equipaggiamento in via sperimentale degli autoveicoli per i quali è richiesta, ai sensi del comma 3 dell'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992, la patente di guida di categoria C, D o E, con un dispositivo elettronico protetto, denominato « scatola nera »;

la sperimentazione e, in prospettiva, la successiva diffusione di un dispo-

sitivo come la « scatola nera » potrebbe produrre effetti ampiamente positivi sotto il profilo della sicurezza;

permetterebbe altresì di determinare con certezza la dinamica degli incidenti, evitando le pesanti conseguenze provocate, sia per i cittadini, sia per gli operatori dall'elevato numero di frodi connesse alle richieste di risarcimenti assicurativi, che si traducono in un notevole incremento dei premi di assicurazione;

a tal fine, sarebbe di grande utilità che la sperimentazione della « scatola nera » interessasse anche gli autoveicoli per i quali è richiesta la patente di guida di categoria B, che rappresentano di gran lunga la parte più ampia dei veicoli circolanti;

sarebbe altresì utile prevedere l'utilizzo di sistemi di sensori per la rilevazione delle persone a bordo;

impegna il Governo

a definire le direttive di cui all'articolo 50 del testo in esame concernenti l'equipaggiamento in via sperimentale degli autoveicoli con un dispositivo elettronico protetto, denominato « scatola nera », in modo da estendere tale sperimentazione anche agli autoveicoli per i quali è richiesta la patente di guida di categoria B e da prevedere, nell'ambito delle medesime direttive, anche l'installazione negli autoveicoli di sistemi di sensori per la rilevazione del numero delle persone a bordo.

0/44 e abb-B/IX/12. Garofalo, Toto, Montagnoli.

La Camera,

premessi che:

con le circolari 0982/4203/8 — A078 del 1o settembre 1981 fu autorizzata in via sperimentale, l'applicazione di un carrello elevatore, sugli autoveicoli destinati al trasporto di cose, per il carico e lo scarico delle merci trasportate dagli stessi autoveicoli;

le disposizioni emanate non hanno avuto seguito, sia per il carattere sporadico rappresentato dall'allestimento di specie, sia per il mutato quadro normativo di riferimento;

l'allestimento in argomento consiste nella sistemazione di un carrello elevatore sullo sbalzo posteriore di taluni veicoli;

tale allestimento non è riconducibile ad una modifica della carrozzeria con un allestimento permanentemente installato (es. gru o sponda caricatrice) ma è da ricondursi ad un carico trasportato a sbalzo;

a norma dell'articolo 164 del codice della strada, concernente la « sistemazione del carico sui veicoli », un'eventuale sporgenza longitudinale posteriore del carico è ammessa, nei limiti prescritti, soltanto se trattasi di carico indivisibile, le cui dimensioni non ne consentano la sistemazione all'interno del contenitore di carico del veicolo;

tali applicazioni sono consentite attraverso l'omologazione, disciplinata da normativa comunitaria, in paesi come Austria, Francia, Germania, Gran Bretagna e Olanda;

nell'ottica del rinnovo degli automezzi al fine di rientrare nelle classi ecologiche euro 5, per le imprese che necessitano di tali mezzi, appare obbligatorio l'apertura di società nei paesi dove tale omologazione sia possibile;

impegna il Governo

ad attivarsi in tempi rapidi al fine di rielaborare le norme al fine di consentire il recepimento della disciplina comunitaria che consente l'omologazione degli autoveicoli che hanno applicato carrelli elevatori sullo sbalzo degli stessi.

0/44 e abb-B/IX/13. Buonanno, Gidoni.

La Camera,

premesso che:

con le circolari 0982/4203/8 – A078 del 1o settembre 1981 fu autorizzata in via sperimentale, l'applicazione di un carrello elevatore, sugli autoveicoli destinati al trasporto di cose, per il carico e lo scarico delle merci trasportate dagli stessi autoveicoli;

le disposizioni emanate non hanno avuto seguito, sia per il carattere sporadico rappresentato dall'allestimento di specie, sia per il mutato quadro normativo di riferimento;

l'allestimento in argomento consiste nella sistemazione di un carrello elevatore sullo sbalzo posteriore di taluni veicoli;

tale allestimento non è riconducibile ad una modifica della carrozzeria con un allestimento permanentemente installato (es. gru o sponda caricatrice) ma è da ricondursi ad un carico trasportato a sbalzo;

a norma dell'articolo 164 del codice della strada, concernente la « sistemazione del carico sui veicoli », un'eventuale sporgenza longitudinale posteriore del carico è ammessa, nei limiti prescritti, soltanto se trattasi di carico indivisibile, le cui dimensioni non ne consentano la sistemazione all'interno del contenitore di carico del veicolo;

tali applicazioni sono consentite attraverso l'omologazione, disciplinata da normativa comunitaria, in paesi come Austria, Francia, Germania, Gran Bretagna e Olanda;

nell'ottica del rinnovo degli automezzi al fine di rientrare nelle classi ecologiche euro 5, per le imprese che necessitano di tali mezzi, appare obbligatorio l'apertura di società nei paesi dove tale omologazione sia possibile;

impegna il Governo

ad attivarsi al fine di rielaborare le norme al fine di consentire il recepimento della disciplina comunitaria che consente l'omologazione degli autoveicoli che hanno applicato carrelli elevatori sullo sbalzo degli stessi.

0/44 e abb-B/IX/**13**. (Nuova formulazione). Buonanno, Gidoni.

La Camera,

premessi che:

le città di medie e grandi dimensioni sono quotidianamente vittime del traffico veicolare che le attraversa;

una delle soluzioni è sicuramente quella di ampliare e rendere più efficiente il sistema del trasporto pubblico locale;

il codice della strada disciplina le dimensioni che devono avere gli autosnodati e i filosnodati, che sono i mezzi che risultano essere più facilmente impiegabili per il trasporto nelle città;

a tal proposito nell'attuale modifica del codice della strada sarebbe stato auspicabile l'introduzione del limite di 25 m di lunghezza per autosnodati e filosnodati in servizio pubblico urbano e suburbano;

il loro acquisto permetterebbe l'impiego per mezzi da 25 m: a parità di spesa ne servirebbero in numero minore, con diminuzione dei costi operativi ma innovativi e capienti;

impegna il Governo

ad attivarsi in tempi rapidi al fine di modificare l'articolo 62 con cui si ammette la circolazione gli autosnodati e i filosnodati per una lunghezza massima di 25 m così da permetterne la loro circolazione.

0/44 e abb-B/IX/**14**. Torazzi, Montagnoli, Desiderati.

La Camera,

premessi che:

le città di medie e grandi dimensioni sono quotidianamente vittime del traffico veicolare che le attraversa;

una delle soluzioni è sicuramente quella di ampliare e rendere più efficiente il sistema del trasporto pubblico locale;

il codice della strada disciplina le dimensioni che devono avere gli autosnodati e i filosnodati, che sono i mezzi che risultano essere più facilmente impiegabili per il trasporto nelle città;

a tal proposito nell'attuale modifica del codice della strada sarebbe stato auspicabile l'introduzione del limite di 25 m di lunghezza per autosnodati e filosnodati in servizio pubblico urbano e suburbano;

il loro acquisto permetterebbe l'impiego per mezzi da 25 m: a parità di spesa ne servirebbero in numero minore, con diminuzione dei costi operativi ma innovativi e capienti;

impegna il Governo

a valutare la possibilità di modificare l'articolo 62 con cui si ammette la circolazione gli autosnodati e i filosnodati per una lunghezza massima di 25 m così da permetterne la loro circolazione.

0/44 e abb-B/IX/**14**. (Nuova formulazione). Torazzi, Montagnoli, Desiderati.

La IX Commissione,

premessi che:

la Consulta Nazionale della Sicurezza Stradale ha individuato come azione a massima priorità e criticità nazionale la sicurezza stradale nelle grandi aree urbane e la protezione dell'utenza debole;

secondo i dati forniti, le aree urbane in Italia sono caratterizzate dalla maggiore incidenza d'Europa di infortuni gravi (44 per cento dei morti, 73 per cento dei feriti e 77 per cento degli incidenti),

mentre nelle aree urbane metà dei morti sono da ascrivere all'utenza debole (nel 2007 350 ciclisti e 630 pedoni);

il 15 maggio 2009, 27 comuni d'Europa hanno firmato la Carta di Bruxelles con la quale si impegnano a portare nei Paesi dell'unione Europea l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto abituale dall'attuale 5 per cento al 15 per cento entro il 2020 ed a ridurre del 50 per cento, entro lo stesso termine, gli incidenti mortali che colpiscono i ciclisti migliorando la sicurezza delle strade;

i paesi nei quali la ripartizione modale vede un uso della bicicletta superiore al 15 per cento raggiungono i maggiori livelli di sicurezza stradale ed i minori tassi di incidentalità;

Antonio Tajani, vicepresidente della Commissione Europea con delega ai Trasporti, ha affermato il 12 maggio 2009 a Bruxelles «È nostro dovere promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto urbano a emissione zero»;

i principi informativi del Codice della Strada (articolo 1 comma 2) prevedono che: «Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi: di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare; di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluidità della circolazione»;

appare evidente che i costi economici e sociali (35 miliardi di Euro/anno) ed ambientali (95 miliardi di Euro/anno) della mobilità sono da imputare al traffico veicolare e che tutte le altre modalità di spostamento (collettivo — autobus, treno — o non veicolare — bicicletta/velocipede o piedi) dovranno essere favorite dal Codice stesso;

durante la prima lettura alla Camera del provvedimento in esame erano stati presentati al provvedimento alcuni emendamenti con cui si cercava di rispon-

dere alle esigenze di una maggiore tutela e attenzione alla mobilità alternative ed alla mobilità ciclistica in particolare;

lo stesso presidente della commissione trasporti aveva dichiarato, nella seduta del 7 luglio 2009, di condividere le finalità delle proposte emendative, ma che, per agevolare una rapida approvazione del provvedimento, era necessario concentrare l'attenzione del legislatore su alcuni temi specifici, particolarmente urgenti;

le ragioni di urgenza, a distanza di un anno dal primo esame del provvedimento, sembrano essere venute meno, ma, a causa di una rigorosa applicazione del regolamento, non è stato possibile riproporre gli emendamenti in seconda lettura, nonostante la larga e trasversale condivisione di cui disponevano;

impegna il Governo:

ad assumere le opportune iniziative per pervenire a una revisione del Codice della Strada, mirata e circoscritta alle sopra descritte esigenze di rafforzare la tutela dell'utenza debole della strada e di agevolare la diffusione dei sistemi di mobilità alternativa e sostenibile, la quale contenga, in particolar modo, disposizioni atte a:

ridurre l'incidentalità stradale con particolare riferimento ai centri urbani;

proteggere l'utenza debole della strada (con particolare riferimento all'utenza non motorizzata, ovvero pedoni e ciclisti) e ridurre drasticamente l'incidentalità;

favorire la diffusione dell'utenza non motorizzata sposando i principi della mobilità sostenibile;

definire dei criteri quantitativi che permettano di monitorare le iniziative delle amministrazioni locali;

coinvolgere le organizzazioni che rappresentano l'utenza debole nella definizione delle priorità da perseguire per il raggiungimento della sicurezza stradale; a

prevedere, nel breve termine, una revisione significativa del Codice della Strada al fine di realizzare una maggiore armonizzazione delle norme in esso contenuto, una sua semplificazione sostanziale, nonché una maggiore funzionalità al fine di rispondere ai dettami comunitari di dimezzamento dell'incidentalità stradale;

a dare piena attuazione al citato principio di cui al comma 1 dell'articolo 2 del Codice della Strada, che pone come prioritario il fine del perseguimento della sicurezza stradale, della riduzione dei costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare e del miglioramento del livello della qualità della vita dei cittadini, eliminando o correggendo tutte le norme che siano in contrasto con il principio richiamato;

garantire che il Codice persegua la sicurezza di tutti gli utenti della strada, avvalendosi per il raggiungimento di tale obiettivo di studi ed elaborazioni statistiche sul rapporto tra quadro normativo e tasso di incidentalità;

ad elaborare modifiche ed integrazioni al Codice finalizzate, in particolare, a facilitare l'utenza debole — riducendo così anche il carico veicolare sulla rete urbana e rendendo più fluido il traffico — e ad integrare i diversi segmenti della mobilità onde renderli compatibili e quindi fare sì che la sicurezza degli utenti della strada risulti esser criterio primario di progettazione;

prevedere meccanismi per verificare che gli Enti locali individuino gli obiettivi di riduzione dell'incidentalità, definiscano le misure per raggiungere gli obiettivi e predispongano gli strumenti per verificarne il conseguimento;

modificare il sistema di classificazione delle strade in modo definire un criterio di priorità nell'utilizzo delle strade, in modo da estendere in modo capillare la diffusione delle zone 30 ed introducendo ovunque sistemi di moderazione del traffico;

correggere imprecisioni ed incongruità del codice in modo da renderlo più confacente ad una corretta interazione tra i ciclisti e gli altri utenti della strada;

a non considerare veicolo la bicicletta quando viene condotta a mano;

a definire e standardizzare una segnaletica per gli itinerari ciclopedonali e a prevedere inoltre — dove possibile — la continuità delle piste ciclabili;

a riformulare in modo più coerente la norma relativa alle lanterne semaforiche per le biciclette;

a prevedere la possibilità — qualora le condizioni di sicurezza della sede stradale lo consentano e previo apposizione di specifica segnaletica orizzontale e verticale — di consentire alle biciclette il transito in senso contrario nei sensi unici;

a ridefinire le regole di precedenza nelle rotatorie nonché a stabilire criteri di progettazione delle medesime che garantiscano maggiore sicurezza anche per l'utenza debole;

ad imporre agli enti locali l'obbligo di garantire la continuità territoriale in ambito urbano e perturbano, attraverso l'eliminazione di eventuali « barriere », la realizzazione di una rete di strade di basso rango integrate con piste ciclabili, nonché di percorsi ciclabili che permettano di uscire in sicurezza dalla zona urbana;

a prevedere una più razionale ed efficace regolamentazione dell'utilizzazione dei percorsi ciclopedonali;

ad individuare e a porre in essere tutte quelle modifiche ed integrazioni che possono portare ad una maggiore diffusione della mobilità alternativa e al raggiungimento di un più elevato tasso di sicurezza stradale.

0/44 e abb-B/IX/15. Motta, Bratti, Lovvelli.

La IX Commissione,

premessi che:

la Consulta Nazionale della Sicurezza Stradale ha individuato come azione a massima priorità e criticità nazionale la sicurezza stradale nelle grandi aree urbane e la protezione dell'utenza debole;

secondo i dati forniti, le aree urbane in Italia sono caratterizzate dalla maggiore incidenza d'Europa di infortuni gravi (44 per cento dei morti, 73 per cento dei feriti e 77 per cento degli incidenti), mentre nelle aree urbane metà dei morti sono da ascrivere all'utenza debole (nel 2007 350 ciclisti e 630 pedoni);

il 15 maggio 2009, 27 comuni d'Europa hanno firmato la Carta di Bruxelles con la quale si impegnano a portare nei Paesi dell'unione Europea l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto abituale dall'attuale 5 per cento al 15 per cento entro il 2020 ed a ridurre del 50 per cento, entro lo stesso termine, gli incidenti mortali che colpiscono i ciclisti migliorando la sicurezza delle strade;

i paesi nei quali la ripartizione modale vede un uso della bicicletta superiore al 15 per cento raggiungono i maggiori livelli di sicurezza stradale ed i minori tassi di incidentalità;

Antonio Tajani, vicepresidente della Commissione Europea con delega ai Trasporti, ha affermato il 12 maggio 2009 a Bruxelles «È nostro dovere promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto urbano a emissione zero»;

i principi informatori del Codice della Strada (articolo 1 comma 2) prevedono che: «Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi: di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare; di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluidità della circolazione»;

appare evidente che i costi economici e sociali (35 miliardi di Euro/anno) ed ambientali (95 miliardi di Euro/anno) della mobilità sono da imputare al traffico veicolare e che tutte le altre modalità di spostamento (collettivo – autobus, treno – o non veicolare – bicicletta/velocipede o piedi) dovranno essere favorite dal Codice stesso;

durante la prima lettura alla Camera del provvedimento in esame erano stati presentati al provvedimento alcuni emendamenti con cui si cercava di rispondere alle esigenze di una maggiore tutela e attenzione alla mobilità alternative ed alla mobilità ciclistica in particolare;

lo stesso presidente della commissione trasporti aveva dichiarato, nella seduta del 7 luglio 2009, di condividere le finalità delle proposte emendative, ma che, per agevolare una rapida approvazione del provvedimento, era necessario concentrare l'attenzione del legislatore su alcuni temi specifici, particolarmente urgenti;

le ragioni di urgenza, a distanza di un anno dal primo esame del provvedimento, sembrano essere venute meno, ma, a causa di una rigorosa applicazione del regolamento, non è stato possibile riproporre gli emendamenti in seconda lettura, nonostante la larga e trasversale condivisione di cui disponevano;

impegna il Governo:

a valutare la possibilità di assumere le seguenti iniziative: pervenire a una revisione del Codice della Strada, mirata e circoscritta alle sopra descritte esigenze di rafforzare la tutela dell'utenza debole della strada e di agevolare la diffusione dei sistemi di mobilità alternativa e sostenibile, la quale contenga, in particolar modo, disposizioni atte a:

ridurre l'incidentalità stradale con particolare riferimento ai centri urbani;

proteggere l'utenza debole della strada (con particolare riferimento al-

l'utenza non motorizzata, ovvero pedoni e ciclisti) e ridurne drasticamente l'incidentalità;

favorire la diffusione dell'utenza non motorizzata sposando i principi della mobilità sostenibile;

definire dei criteri quantitativi che permettano di monitorare le iniziative delle amministrazioni locali;

coinvolgere le organizzazioni che rappresentano l'utenza debole nella definizione delle priorità da perseguire per il raggiungimento della sicurezza stradale;

prevedere, nel breve termine, una revisione significativa del Codice della Strada ai fine di realizzare una maggiore armonizzazione delle norme in esso contenuto, una sua semplificazione sostanziale, nonché una maggiore funzionalità al fine di rispondere ai dettami comunitari di dimezzamento dell'incidentalità stradale;

dare piena attuazione al citato principio di cui al comma 1 dell'articolo 2 del Codice della Strada, che pone come prioritario il fine del perseguimento della sicurezza stradale, della riduzione dei costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare e del miglioramento del livello della qualità della vita dei cittadini, eliminando o correggendo tutte le norme che siano in contrasto con il principio richiamato;

garantire che il Codice persegua la sicurezza di tutti gli utenti della strada, avvalendosi per il raggiungimento di tale obiettivo di studi ed elaborazioni statistiche sul rapporto tra quadro normativo e tasso di incidentalità;

elaborare modifiche ed integrazioni al Codice finalizzate, in particolare, a facilitare l'utenza debole — riducendo così anche il carico veicolare sulla rete urbana e rendendo più fluido il traffico — e ad integrare i diversi segmenti della mobilità onde renderli compatibili e quindi fare sì che la sicurezza degli utenti della strada risulti esser criterio primario di progettazione;

prevedere meccanismi per verificare che gli Enti locali individuino gli obiettivi di riduzione ilei l'incidentalità, definiscano le misure per raggiungere gli obiettivi e predispongano gli strumenti per verificarne il conseguimento;

modificare il sistema di classificazione delle strade in modo definire un criterio di priorità nell'utilizzo delle strade, in modo da estendere in modo capillare la diffusione delle zone 30 ed introducendo ovunque sistemi di moderazione del traffico;

correggere imprecisioni ed incongruità del codice in modo da renderlo più con facente ad una corretta interazione tra i ciclisti e gli altri utenti della strada;

non considerare veicolo la bicicletta quando viene condotta a mano;

definire e standardizzare una segnaletica per gli itinerari ciclopedonali e a prevedere inoltre — dove possibile — la continuità delle piste ciclabili;

riformulare in modo più coerente la norma relativa alle lanterne semaforiche per le biciclette;

prevedere la possibilità — qualora le condizioni di sicurezza della sede stradale lo consentano e previo apposizione di specifica segnaletica orizzontale e verticale — di consentire alle biciclette il transito in senso contrario nei sensi unici;

ridefinire le regole di precedenza nelle rotatorie nonché a stabilire criteri di progettazione delle medesime che garantiscano maggiore sicurezza anche per l'utenza debole;

imporre agli enti locali l'obbligo di garantire la continuità territoriale in ambito urbano e perturbano, attraverso l'eliminazione di eventuali « barriere », la realizzazione di una rete di strade di basso rango integrate con piste ciclabili, nonché di percorsi ciclabili che permettano di uscire in sicurezza dalla zona urbana; prevedere una più razionale ed efficace regolamentazione dell'utilizzazione dei percorsi ciclopedonali;

individuare a porre in essere tutte quelle modifiche ed integrazioni che possono portare ad una maggiore diffusione della mobilità alternativa e al raggiungimento di un più elevato tasso di sicurezza stradale.

0/44 e abb-B/IX/**15**. (*Nuova formulazione*) Motta, Bratti, Lovelli.

La IX Commissione,

impegna il Governo a:

istituire, l'Agenzia nazionale per la sicurezza stradale, con il compito di operare in piena indipendenza di giudizio e completa autonomia organizzativa e finanziaria, allo scopo di tutelare e garantire la sicurezza stradale, nonché la manutenzione e l'efficiente gestione della rete stradale nazionale, svolgendo le funzioni assegnatele nel rispetto del principio di sussidiarietà e delle competenze delle Regioni e degli Enti locali;

prevedere che, tenuto conto degli indirizzi generali di politica economica, ambientale e sociale, l'Agenzia:

promuova e garantisca adeguati livelli di sicurezza, efficienza e qualità della rete stradale nazionale;

vigili sulla realizzazione degli investimenti infrastrutturali e strutturali per l'adeguamento, la manutenzione e lo sviluppo della rete stradale nazionale a carico dei soggetti proprietario e concessionari;

stabilisca i livelli qualitativi minimi che i soggetti sottoposti alla sua competenza sono tenuti a garantire e vigili sui loro rispetto;

controlli che le condizioni di prestazione dei servizi e di realizzazione degli investimenti siano conformi alla legge, ai regolamenti, agli atti di regolazione ed ai contenuti del contratto di concessione;

richieda ai soggetti proprietari e concessionari le informazioni e l'esibizione dei documenti necessari per l'esercizio delle sue funzioni;

svolga ispezioni presso i soggetti vigilati, qualora sussistano elementi indicatori di possibili violazioni;

svolga indagini conoscitive di natura generale, eventualmente in collaborazione con l'Autorità garante della concorrenza e del mercato e con altre amministrazioni o autorità di regolazione;

valuti i reclami, le istanze e se segnalazioni presentati dagli utenti e dai consumatori, singoli o associati, ai fini dell'esercizio delle proprio competenze;

trasferire all'Agenzia le funzioni attualmente esercitate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dall'ANAS, nonché dagli altri enti strumentali, riferibili ai compiti di sicurezza del settore autostradale.

0/44 e abb-B/IX/**16**. Lovelli.

La IX Commissione,

impegna il Governo a:

istituire compatibilmente con le risorse finanziarie disponibili l'Agenzia nazionale per la sicurezza stradale, con il compito di operare in piena indipendenza di giudizio e completa autonomia organizzativa e finanziaria, allo scopo di tutelare e garantire la sicurezza stradale, nonché la manutenzione e l'efficiente gestione della rete stradale nazionale, svolgendo le funzioni assegnatele nel rispetto del principio di sussidiarietà e delle competenze delle Regioni e degli Enti locali;

prevedere che, tenuto conto degli indirizzi generali di politica economica, ambientale e sociale, l'Agenzia:

promuova e garantisca adeguati livelli di sicurezza, efficienza e qualità della rete stradale nazionale; vigili sulla realizzazione degli investimenti infrastrutturali e strutturali per l'adeguamento, la manu-

tenzione e lo sviluppo della rete stradale nazionale a carico dei soggetti proprietario e concessionari;

stabilisca i livelli qualitativi minimi che i soggetti sottoposti alla sua competenza sono tenuti a garantire e vigili sul loro rispetto;

controlli che le condizioni di prestazione dei servizi e di realizzazione degli investimenti siano conformi alla legge, ai regolamenti, agli atti di regolazione ed ai contenuti del contratto di concessione;

richieda ai soggetti proprietari e concessionari le informazioni e l'esibizione dei documenti necessari per l'esercizio delle sue funzioni;

svolga ispezioni presso i soggetti vigilati, qualora sussistano elementi indicatori di possibili violazioni;

svolga indagini conoscitive di natura generale, eventualmente in collaborazione con l'Autorità garante della concorrenza e del mercato e con altre amministrazioni o autorità di regolazione; valuti i reclami, le istanze e le segnalazioni presentati dagli utenti e dai consumatori, singoli o associati, ai fini dell'esercizio delle proprie competenze;

trasferire all'Agenzia le funzioni attualmente esercitate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dall'ANAS, nonché dagli altri enti strumentali, riferibili ai compiti di sicurezza del settore autostradale.

0/44 e abb-B/IX/16. *(Nuova formulazione)* Lovelli.

ALLEGATO 3

Disposizioni in materia di sicurezza stradale. C. 44-419-471-649-772-844-965-1075-1101-1190-1469-1488-1717-1737-1766-1998-2177-2299-2322-2349-2406-2480-B, approvata, in un testo unificato, dalla Camera e modificata dal Senato.

CORREZIONI DI FORMA

Apportare le seguenti modificazioni:

all'articolo 4, comma 1, lettera b), sostituire le parole: « possono autorizzarla ad avvalersi, in loro vece o ausilio, del personale della scorta tecnica stessa » con le seguenti: « possono autorizzare il personale della scorta tecnica stessa a coadiuvare il personale di polizia o ad eseguire direttamente, in luogo di esso, le necessarie operazioni »;

all'articolo 12, comma 1, capoverso comma 4-bis, apportare le seguenti modificazioni:

a) sopprimere la parola: nominativa;

b) sostituire le parole: ai competenti uffici della Motorizzazione civile con le seguenti: al Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici;

c) sostituire le parole: il disposto del comma 3 con le seguenti: la sanzione prevista dal comma 3;

all'articolo 25, comma 1, lettera d), capoverso 12-quater, secondo periodo, sostituire le parole: i predetti proventi con le seguenti: i proventi di cui al primo periodo;

all'articolo 26, comma 1, capoverso articolo 152, comma 1, apportare le seguenti modificazioni:

a) sostituire le parole: fuori dai centri abitati con le seguenti: fuori dei centri abitati;

b) sostituire le parole: Fuori dai casi con le seguenti: Fuori dei casi;

all'articolo 34, apportare le seguenti modificazioni:

a) alla rubrica, dopo le parole: a ventuno anni, inserire le seguenti: per i neopatentati;

b) al comma 1, lettera d), capoverso 9-bis, sopprimere le parole: della misura di sicurezza;

c) al comma 3, lettera h), capoverso 8-bis, sopprimere le parole: misura di sicurezza della;

all'articolo 42, comma 2, lettera c), sostituire le parole: per il totale delle spese con le seguenti: per le spese;

all'articolo 55, comma 1, capoverso comma 2, sostituire le parole: da singoli con le seguenti: da persone fisiche.

