

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

RISOLUZIONI:

7-00011 Dell'Orco: Adeguamento dei *guardrail* al fine di diminuirne la pericolosità in caso di impatto di conducenti di veicoli a due ruote (*Seguito della discussione e rinvio*) 122

SEDE REFERENTE:

Modifiche all'articolo 202 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di pagamento delle sanzioni. C. 997 Meta ed altri (*Seguito dell'esame e rinvio*) 125

AUDIZIONI:

Audizione del Ministro dello sviluppo economico, Flavio Zanonato, sulle linee programmatiche del suo dicastero, per le parti di competenza (*Svolgimento, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, e conclusione*) 126

RISOLUZIONI

Martedì 11 giugno 2013. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Rocco Girlanda.

La seduta comincia alle 13.

7-00011 Dell'Orco: Adeguamento dei *guardrail* al fine di diminuirne la pericolosità in caso di impatto di conducenti di veicoli a due ruote.

(Seguito della discussione e rinvio).

La Commissione prosegue la discussione della risoluzione in oggetto.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che nella seduta del 28 maggio l'onorevole Dell'Orco ha illustrato i contenuti della risoluzione, che sono intervenuti i deputati Vecchio, Tullo, Brandolin, Coppola e De Lorenzis e che il rappre-

sentante del Governo aveva fatto presente che era allo studio dei competenti uffici del Ministero il profilo relativo agli impegni finanziari, in relazione al quale sarebbe stato comunque necessario acquisire elementi informativi dal Ministero dell'economia e delle finanze.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA sottolinea che, in merito alle statistiche di incidentalità citate nella risoluzione, appare necessario fare chiarezza sul fatto che i dati ISTAT relativi alle vittime su motocicli e ciclomotori a causa di urto con un ostacolo accidentale o fisso presente sulla carreggiata o ai margini della stessa, non comprendono esclusivamente l'urto contro barriere di sicurezza, ma anche l'urto contro altri ostacoli che possono presentarsi accidentalmente sulla carreggiata (ad esempio carichi dispersi) o che sono ostacoli fissi collocati sulla carreggiata stessa (ad esempio isole, colonnine, transenne). Osserva pertanto che, dai dati ISTAT disponibili, non si rileva una cor-

relazione univoca tra il numero di incidenti mortali occorsi ai motociclisti e i dispositivi di ritenuta veicolare. Evidenzia che nella nuova formulazione del tracciato ISTAT, attualmente allo studio dell'apposito gruppo di lavoro istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al quale partecipano rappresentanti del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, dell'UNI, degli enti proprietari delle strade e dei concessionari, dei costruttori di barriere, nonché docenti universitari ed esperti del settore (tutti soggetti coinvolti nei vari processi che portano all'installazione dei dispositivi di ritenuta stradale arricchiti da orientamenti tecnico-scientifici provenienti dal mondo accademico), è stato proposto di distinguere l'urto contro ostacolo, tra ostacolo fisso e ostacolo accidentale presente sulla carreggiata, aggiungendo un nuovo campo descrittivo del tipo di ostacolo urtato.

Ritiene che, per approfondire gli aspetti relativi alla pericolosità della barriera installata sia necessaria un'accurata analisi della dinamica dell'incidente che riguardi tutte le componenti coinvolte, uomo-ambiente-veicolo, e che permetta di poter verificare per ogni incidente, in base alla tipologia di impatto, il corretto funzionamento della barriera stessa.

Fa presente che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha ritenuto fondamentale intervenire nel settore, considerato che la categoria dei motociclisti rappresenta un'importante percentuale degli utenti della strada e che nell'ambito delle prove d'urto previste dalla normativa europea e dalla legislazione italiana vigente, ai fini della verifica di conformità dei dispositivi di protezione della circolazione, l'urto del motociclista contro la barriera non è di fatto preso in considerazione. Sottolinea, infatti, che nell'elenco delle prove richieste per la marcatura CE dei dispositivi di ritenuta stradale non risultano presenti prove d'urto di motociclisti contro le barriere stradali. Fa presente che, per superare tale vuoto, il Ministero e l'UNI nel giugno 2008, in stretta collaborazione con le Associazioni e gli esperti di settore, hanno fatto istanza

al Comitato Europeo di Normazione (CEN) per l'elaborazione di una norma tecnica sui dispositivi di protezione ausiliari per i motociclisti, istituendo un apposito gruppo di lavoro europeo. Giudica utile ricordare che nel momento in cui si costituisce un gruppo di lavoro europeo non è possibile emanare norme nazionali (vige il cosiddetto *stand-still*) e che l'Italia, ipotizzando che i tempi per l'approvazione della norma tecnica europea (denominata EN 1317-8) potessero protrarsi a lungo, ha in più occasioni richiesto una deroga allo *stand-still*, ma la richiesta non è mai stata accolta in ambito europeo.

In questo contesto, mentre il CEN proseguiva nel proprio lavoro, elaborando una bozza della norma tecnica denominata prEN 1317-8, su sollecitazione e con la collaborazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'UNI ha elaborato e pubblicato un progetto dal titolo UNI TR11370 « Dispositivi stradali di sicurezza per motociclisti – Classi di prestazioni, modalità di prova e criteri di accettazione » pubblicato nel luglio 2010.

Ricorda che l'approvazione del passaggio della prEN 1317-8 a norma tecnica europea (quindi come EN1317-8) da parte del CEN si sarebbe dovuta concretizzare nel 2011, ma in sede di riunione CEN tenutasi il 16-17 giugno 2011 è stata votata a maggioranza una risoluzione (con voto contrario del rappresentante italiano) che ha dello sviluppo economico determinato il declassamento della prEN 1317-8 da possibile norma tecnica (EN) a *Technical Specification* (TS), come peraltro già correttamente evidenziato dal presentatore nella scorsa seduta. Rileva che questa circostanza ha di fatto determinato un ulteriore ritardo nella possibilità di emanare una norma tecnica europea in grado di determinare le prove da eseguire per i dispositivi di protezione stradale per motociclisti. Rammenta che la differenza tra bozza di norma prEN e specifica tecnica TS è notevole, poiché l'approvazione di norma come EN avrebbe comportato una probabile obbligatorietà della adozione della norma stessa in tutti i Paesi della CE.

Fa comunque presente che la TS può essere adottata dagli Stati, permanendo la possibilità che possa essere promossa a norma tecnica europea, ed eventualmente diventare norma armonizzata.

Sottolinea che, in seguito al declassamento sopra descritto, ed essendo dunque venuto meno l'obbligo del rispetto dello *stand-still*, il Ministero si è subito attivato per predisporre un provvedimento che disciplini le prove d'urto e l'installazione dei dispositivi di protezione per i motociclisti. Tale provvedimento è in fase avanzata di elaborazione all'interno del gruppo di lavoro succitato istituito presso il Ministero e prevede l'adozione della UNI CEN/TS1317-8 e l'installazione dei dispositivi stradali di sicurezza per motociclisti (DSM) continui su barriere di sicurezza stradale discontinue. Osserva che l'aspetto che merita particolare attenzione e che risulta di maggiore delicatezza riguarda la definizione delle modalità di installazione dei dispositivi di protezione per motociclisti, in particolare se decidere di installarli ad integrazione di una barriera esistente oppure no. Rileva che l'integrazione così fatta potrebbe di fatto alterare il funzionamento della barriera omologata o marcata CE, a seconda che su di essa urti un veicolo pesante o leggero: nel primo caso, potrebbero distaccarsi parti significative del dispositivo di protezione per motociclisti determinando in tal modo un possibile pericolo alla circolazione stradale; nel secondo caso, la presenza della suddetta integrazione potrebbe provocare un comportamento anomalo del veicolo a seguito dell'impatto, innescando per esempio fenomeni di imbardata, rollio o beccheggio, non riscontrati viceversa nell'esecuzione delle prove eseguite per il conseguimento della marcatura CE o del certificato di omologazione.

Sottolinea che, come facilmente intuibile dalle considerazioni sopra riportate, l'integrazione di una barriera esistente con un dispositivo di protezione per motociclisti rappresenta un aspetto che richiede particolare attenzione ed un accurato studio tecnico, poiché in sostanza si deve fare in modo che il risultato finale, a seguito

dell'integrazione di una barriera con il dispositivo di protezione per motociclisti, sia quello di una barriera adatta al contenimento per tutti i tipi di veicoli, pesanti, leggeri e per i mezzi a due ruote.

Giudica rilevante un altro aspetto del provvedimento ossia la definizione dei punti preferenziali dell'infrastruttura stradale ove prevedere l'utilizzazione dei dispositivi di protezione per motociclisti; tale scelta deve tenere in considerazione parametri tecnici quali il raggio di curvatura, l'andamento plano-altimetrico del tracciato stradale, l'aderenza della pavimentazione, la velocità di percorrenza.

Evidenzia che gli interventi dell'Amministrazione vanno peraltro nella direzione seguita dal progetto SMARTRRS (Smart Road Resistent System), concluso nel 2012, che risulta interessante, tramite tecnologia ITS, più il lato infrastrutturale che la barriera stessa.

Fa presente che, nelle more della definizione della suddetta norma italiana, che come già detto è in fase avanzata di elaborazione, gli enti proprietari o concessionari delle strade possono richiedere al Ministero l'autorizzazione per l'installazione, in via sperimentale, di dispositivi di protezione per motociclisti.

Quanto agli impegni chiesti nell'atto di indirizzo, esprime parere favorevole sul primo impegno del dispositivo, a condizione che venga riformulato come segue: « a specificare che il gruppo di lavoro già istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in una fase successiva rispetto agli obiettivi già fissati, che prevedono l'utilizzo della TS attualmente approvata in sede CEN, sentite le associazioni di categoria maggiormente rappresentative, analizzi i criteri di individuazione delle tratte maggiormente a rischio; » esprime parere favorevole sul secondo degli impegni, sottolineando peraltro, come già evidenziato in precedenza, che esso risulta parzialmente superato; esprime parere favorevole sul terzo impegno del dispositivo, a condizione che venga riformulato come segue: « a dare attuazione, in particolare, all'articolo 47 della citata legge n. 120 del 29 luglio 2010 utilizzando i criteri di indivi-

duazione delle tratte maggiormente a rischio così come specificato in apposito provvedimento ministeriale»; esprime parere favorevole sul quarto impegno, a condizione che venga espunto il riferimento all'incontro dei Ministri dei trasporti previsto a giugno 2013 ed esprime parere favorevole sul quinto impegno.

Mario TULLO (PD), nel ringraziare il sottosegretario per l'articolato intervento, avverte che il proprio gruppo ha presentato una risoluzione di contenuto analogo che è in attesa di pubblicazione e chiede pertanto che possa essere valutata la possibilità di pervenire ad un testo unitario.

Michele DELL'ORCO (M5S), nell'apprezzare l'intervento del rappresentante del Governo, osserva che non dovrebbero sussistere problemi di omologazione perché si interverrebbe sui *guardrail* soltanto attraverso una sovrapposizione di elementi che riducano l'impatto e non attraverso una loro modifica. Si riserva di valutare le riformulazioni proposte dal sottosegretario e il testo dei colleghi del Partito democratico, al fine di pervenire ad un testo unitario.

Michele Pompeo META, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito della discussione ad altra seduta.

La seduta termina alle 13.20.

SEDE REFERENTE

Martedì 11 giugno 2013. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Rocco Girlanda.

La seduta comincia alle 13.20.

Modifiche all'articolo 202 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di pagamento delle sanzioni.

C. 997 Meta ed altri.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che nella seduta del 5 giugno scorso il relatore, onorevole Piso, ha svolto la relazione illustrativa, che il rappresentante del Governo si è riservato di intervenire nel corso del prosieguo dell'esame e che sono intervenuti i deputati Vecchio, Dell'Orco, Bonaccorsi, Brandolin e nel corso del dibattito è emersa la necessità di un approfondimento riguardo alla tipologia di sanzioni oggetto della decurtazione del 20 per cento.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA nel fare presente che, ai fini di una compiuta espressione del Governo sul provvedimento in esame, è necessario acquisire le valutazioni dei Ministeri dell'interno, della giustizia e dell'economia e finanze, si riserva di intervenire in una successiva seduta.

Vincenzo PISO (PdL), *relatore*, riguardo alle richieste di approfondimento emerse nel dibattito, fa presente che il provvedimento, intervenendo sull'articolo 202 del codice della strada, prevede una generale riduzione del 20 per cento dell'importo delle sanzioni amministrative pecuniarie previste dal codice medesimo, nei casi in cui il pagamento sia effettuato entro cinque giorni dalla contestazione o dalla notificazione.

Ricorda che il vigente comma 2-bis dell'articolo 202 del codice prevede che, per alcune gravi violazioni commesse nell'esercizio dell'attività di autotrasporto di persone o cose, il conducente sia ammesso ad effettuare immediatamente, nelle mani dell'agente accertatore, il pagamento in misura ridotta. Qualora il conducente non si avvalga di tale facoltà, questi è tenuto a versare all'agente accertatore una cauzione, pari alla metà del massimo della sanzione pecuniaria prevista per la violazione commessa; qualora il conducente non versi la somma prevista a titolo di cauzione la norma dispone il fermo amministrativo del veicolo fino a quando non

sia stato adempiuto il predetto onere e, comunque, per un periodo non superiore a sessanta giorni, con spese a carico del trasgressore.

Osserva che la proposta di legge in esame, alla lettera *d*), numero 1) del comma 1), novella il comma 2-*bis* del citato articolo 202, e dispone che anche per le fattispecie oggetto del citato comma l'importo da versare sia ridotto del venti per cento rispetto al minimo. Per completezza di informazione rileva che le violazioni alle quali fa riferimento il comma 2-*bis* sono quelle commesse dai titolari di patente necessarie a guidare mezzi pesanti, di portata superiore a 3,5 tonnellate (C, C+E, D o D+E) dai seguenti articoli del Codice della strada: articolo 142, commi 9 e 9-*bis*, relativi al superamento dei limiti di velocità di oltre 40 chilometri orari; articolo 148, relativo alla violazione dei divieti di sorpasso; articolo 167, relativo alla circolazione con eccedenza del carico superiore al 10 per cento rispetto a quanto indicato nella carta di circolazione; articolo 174, commi 5, 6 e 7, e articolo 178, commi 5, 6 e 7 relativi al mancato rispetto dei periodi di guida e di riposo prescritti ai conducenti di autoveicoli adibiti al trasporto di persone o cose, se la violazione ha durata superiore al 10 per cento rispetto al limite. Ritiene, pertanto, che il testo della proposta di legge, così come formulato, non presenti problemi di coordinamento con la vigente normativa dettata dal Codice della strada e che, al fine di assicurare la coerenza della disciplina sanzionatoria che intendiamo introdurre, sia opportuno prevedere che la riduzione del 20 per cento si applichi a tutte le fattispecie di violazione previste.

Ivan CATALANO (M5S), nel ribadire il proprio disaccordo sulla riduzione indiscriminata dell'importo delle sanzioni per qualunque fattispecie, chiede chiarimenti al relatore riguardo all'assenza di oneri per la finanza pubblica dal momento che occorre precisare come possa essere sostenuta la spesa necessaria per dotare gli organi di polizia stradale dei dispositivi

che permettano il pagamento in forma elettronica delle sanzioni.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che già nella giornata del 5 giugno scorso sono stati richiesti i pareri alle Commissioni competenti in sede consultiva, tra cui le Commissioni I (Affari costituzionali), II (Giustizia) e V (Bilancio) presso le quali i dicasteri che, come ha evidenziato il rappresentante del Governo, hanno competenza in materia di sanzioni pecuniarie, potranno esprimere le proprie valutazioni. Osserva altresì che il parere della Commissione Bilancio offrirà gli elementi utili ad una appropriata considerazione dei profili finanziari.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 13.30.

AUDIZIONI

Martedì 11 giugno 2013. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Intervengono il Ministro dello sviluppo economico, Flavio Zanonato e il viceministro dello sviluppo economico, Antonio Catri-calà.

La seduta comincia alle 13.35.

Audizione del Ministro dello sviluppo economico, Flavio Zanonato, sulle linee programmatiche del suo dicastero, per le parti di competenza.

(Svolgimento, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, e conclusione).

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso, la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Introduce quindi l'audizione.

Il Ministro dello sviluppo economico Flavio ZANONATO e il Viceministro dello sviluppo economico Antonio CATRICALÀ svolgono una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Intervengono, per formulare quesiti ed osservazioni, il presidente Michele Pompeo META e i deputati Lorenza BONACCORSI (PD), Mirella LIUZZI (M5S), Davide CAPARINI (LNA), Sandro BIASOTTI (PdL), Stefano QUARANTA (SEL), Franco BRUNO (MISTO), Vincenza BRUNO BOS- SIO (PD) e Paolo COPPOLA (PD).

Il Ministro dello sviluppo economico Flavio ZANONATO e il viceministro dello

sviluppo economico Antonio CATRICALÀ rispondono ai quesiti posti, fornendo ulteriori precisazioni.

Michele Pompeo META (PD), *presidente*, ringrazia il Ministro Zanonato e il Viceministro Catricalà per le esaurienti relazioni svolte e dichiara conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.25.

N.B.: Il resoconto stenografico della seduta è pubblicato in un fascicolo a parte.