

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

5-01195 Tentori: Carenza di copertura telefonica mobile nel territorio del comune di Colle Brianza (LC)	52
ALLEGATO 1 (Testo della risposta)	66
5-01358 Capone: Impossibilità di accesso delle persone disabili all'ufficio postale di Morciano di Leuca (LE)	53
ALLEGATO 2 (Testo della risposta)	67
5-01554 Carocci: Mancata ricezione del segnale Rai in alcuni comuni liguri, a seguito del passaggio dal sistema analogico a quello digitale	53
ALLEGATO 3 (Testo della risposta)	68
5-01703 Fragomeli: Difficoltà di ricezione dei canali Rai nei comuni facenti parte di alcune comunità montane in provincia di Lecco	53
ALLEGATO 4 (Testo della risposta)	70

RISOLUZIONI:

7-00017 Caparini: Limiti alla diffusione di programmi nazionali su emittenti televisive locali (Seguito della discussione e conclusione – Approvazione di un nuovo testo n. 8-00058)	54
ALLEGATO 5 (Nuovo testo approvato dalla Commissione)	71

SEDE REFERENTE:

Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. C. 731 Velo ed altri e C. 1588 Governo (Seguito dell'esame e rinvio – Adozione del testo base)	56
ALLEGATO 6 (Testo unificato adottato come testo base)	74
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	65

INTERROGAZIONI

Mercoledì 28 maggio 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico Antonello Giacomelli.

La seduta comincia alle 14.30

5-01195 Tentori: Carenza di copertura telefonica mobile nel territorio del comune di Colle Brianza (LC).

Il sottosegretario Antonello GIACOMELLI risponde all'interrogazione in titolo

nei termini riportati in allegato (vedi allegato 1).

Veronica TENTORI (PD), replicando ringrazia e si dichiara soddisfatta per l'interesse dimostrato dal Governo. Rileva che i problemi indicati nel proprio atto di sindacato ispettivo risultano ancora sussistenti, ma è al corrente che, come illustrato nella risposta del rappresentante del Governo, sono in fase di pianificazione interventi volti a superare tali problemi. Sottolinea che è importante che tali interventi siano realizzati in tempi rapidi per assicurare la copertura della rete te-

lefonica e della rete *internet*. È al corrente che l'installazione di nuove apparecchiature può determinare difficoltà, anche sotto il profilo finanziario per i fornitori dei servizi. Ribadisce tuttavia che la disponibilità di *internet* attraverso la banda larga risulta essenziale per la vita economica e sociale dei cittadini e il Governo deve farsi carico di intervenire, anche in relazione al conseguimento degli obiettivi dell'agenda digitale stabiliti sia a livello europeo sia a livello nazionale.

5-01358 Capone: Impossibilità di accesso delle persone disabili all'ufficio postale di Morciano di Leuca (LE).

Il sottosegretario Antonello GIACOMELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Salvatore CAPONE (PD), replicando, ringrazia il rappresentante del Governo per la risposta fornita. Ritiene che la strada indicata nella parte conclusiva della risposta, vale a dire il riposizionamento dell'ufficio postale presso altra sede, possa essere una soluzione adeguata, sia per le persone con disabilità, sia per tutta la comunità di Morciano di Leuca.

5-01554 Carocci: Mancata ricezione del segnale Rai in alcuni comuni liguri, a seguito del passaggio dal sistema analogico a quello digitale.

Il sottosegretario Antonello GIACOMELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*). Osserva altresì che i problemi esistenti nell'uso dello spettro frequenziale provocano una serie di difficoltà connesse l'una all'altra e devono essere affrontati in una prospettiva complessiva. In ogni caso, ritiene che i problemi della regione Liguria indicati nell'interrogazione in oggetto abbiano rilievo prioritario e come tali debbano essere considerati dalle competenti strutture del Ministero, alle quali chiederà di effettuare un'attenta e completa attività di ricognizione, idonea a permettere di

individuare le modalità più opportune per affrontare i suddetti problemi.

Mara CAROCCI (PD), replicando, si dichiara soddisfatta della risposta fornita dal sottosegretario e, in particolare, dell'impegno ad un'attenta ricognizione. Ritiene peraltro che a tale attività di ricognizione e monitoraggio debbano fare seguito interventi efficaci e tempestivi per risolvere i problemi segnalati. Al riguardo segnala che la Liguria risultava una delle regioni più virtuose per quanto riguarda l'adempimento del pagamento del canone Rai, mentre negli ultimi tempi il gettito del canone riscosso in Liguria si è notevolmente ridotto, dal momento che gli utenti non comprendono per quale regione debbano pagare per un servizio di cui non possono usufruire.

5-01703 Fragomeli: Difficoltà di ricezione dei canali Rai nei comuni facenti parte di alcune comunità montane in provincia di Lecco.

Il sottosegretario Antonello GIACOMELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*). Auspica che il lavoro del tavolo congiunto che è stato istituito possa contribuire a superare i problemi indicati. Osserva che in questo caso, per quanto la copertura del segnale del Mux 1, non risulti inferiore alla precedente copertura analogica, si pone un'esigenza di parità di servizi per i cittadini, per cui è necessario migliorare la qualità di ricezione nelle aree indicate dall'interrogazione. A tal fine ribadisce la disponibilità del Ministero a valutare tutte le soluzioni utili per raggiungere tale risultato.

Gian Mario FRAGOMELI (PD), replicando, si dichiara soddisfatto per la disponibilità del Ministero a intervenire, sottolineando che una buona ricezione del segnale digitale rappresenta un'esigenza fondamentale per la vita della comunità montana della Valsassina, Val D'Esino e Valvarrone.

Michele Pompeo META, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 15.

RISOLUZIONI

Mercoledì 28 maggio 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico Antonello Giacomelli.

La seduta comincia alle 15.

7-00017 Caparini: Limiti alla diffusione di programmi nazionali su emittenti televisive locali.

(Seguito della discussione e conclusione – Approvazione di un nuovo testo n. 8-00058).

La Commissione prosegue la discussione della risoluzione in oggetto, rinviata nella seduta del 19 giugno 2013.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Il sottosegretario Antonello GIACOMELLI illustra le valutazioni del Governo in merito ai contenuti dell'atto di indirizzo in discussione. In particolare osserva che la legge 13 dicembre 2010, n. 220, « Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato » (legge di stabilità 2011), all'articolo 1, comma 11, ha stabilito che entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della medesima legge, il Ministero dello sviluppo economico e l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni, nell'ambito delle rispettive competenze, fissano gli ulteriori obblighi dei titolari dei diritti d'uso delle radiofrequenze destinate alla diffusione di servizi di media audiovisivi, ai fini di un uso più

efficiente dello spettro e della valorizzazione e promozione delle culture regionali o locali.

In attuazione della disposizione in questione, la delibera dell'Autorità n. 353/11/CONS del 23 giugno 2011, recante « Nuovo regolamento relativo alla radiodiffusione televisiva terrestre in tecnica digitale », all'articolo 18, comma 3, ha previsto che un operatore di rete in ambito locale, fermo il rispetto della quota di riserva di capacità trasmissiva stabilita dell'articolo 8, comma 2 del TUSMAR a favore dei soggetti autorizzati a fornire contenuti televisivi in ambito locale, e degli obblighi di *must carry* previsti dall'articolo 27 (del medesimo regolamento), può fornire servizi di trasmissione e diffusione a fornitori di servizi media audiovisivi in ambito nazionale nel rispetto delle seguenti condizioni:

a) capacità trasmissiva offerta non può superare quella necessaria a trasportare due programmi nazionali per ciascun multiplex, salva la compatibilità con gli obblighi di *must carry* di cui all'articolo 27 del presente regolamento;

b) la capacità trasmissiva non può essere offerta a fornitori di contenuti nazionali controllati da o collegati con gli operatori di rete televisiva nazionale;

c) la capacità trasmissiva utilizzata per il trasporto del contenuto nazionale deve consentire una copertura di almeno il 50 per cento della popolazione nazionale nel periodo di *switch-over* e una copertura di almeno l'80 per cento della popolazione nazionale alla data dello *switch-off* nazionale, da conseguire mediante forme di consorzio o intese da parte di operatori di rete in ambito locale;

d) ai fornitori di servizi di media audiovisivi in ambito nazionale trasportati da operatori di rete locali nel rispetto delle condizioni di cui al presente comma spettano le numerazioni dei canali a diffusione nazionale previste dal Piano di numerazione automatica dei canali della televisione digitale terrestre secondo i generi di programmazione ivi previsti.

In particolare, l'Autorità nel dettare tale disciplina (che prevede un limite di due programmi nazionali trasportabili dall'operatore di rete locale nonché una serie di ulteriori condizioni), ha operato tenendo conto delle specifiche indicazioni contenute nella normativa primaria, dirette a garantire il rispetto della quota di riserva di capacità trasmissiva in favore dei fornitori di contenuti locali nonché a valorizzare e promuovere le culture regionali o locali.

Infatti, gli stessi operatori di rete locali in sede di consultazione al fine di assicurare l'efficienza spettrale ed allocativa concordavano con l'AGCOM sull'esistenza di un limite relativo al trasporto di programmi nazionali da parte degli operatori locali, limite di cui chiedevano esclusivamente l'estensione a numero 3 programmi, ma non la totale eliminazione.

Nel frattempo, come indicato nella stessa risoluzione in oggetto, l'articolo 9, comma 3 della legge 15 dicembre 2011, n. 217, introducendo il comma 6-*bis* all'articolo 15 del TUSMAR, è intervenuto su tale specifica materia e ha dettato una nuova disciplina rispetto a quella definita dall'articolo 18, comma 3 della citata delibera 353/11/CONS. In particolare, è stato previsto che gli operatori di rete locale che d'intesa tra loro raggiungono una copertura non inferiore all'80 per cento della popolazione nazionale, possono diffondere un solo programma di fornitori di servizi di media audiovisivi autorizzati in ambito nazionale ad eccezione di quelli integrati, anche con i soggetti di cui all'articolo 2, comma 1, lettera *q*) (fornitore di servizi interattivi associati o di servizi di accesso condizionato). Un ulteriore programma di fornitori di servizi di media audiovisivi nazionali può essere trasmesso dagli stessi operatori locali a condizione che per la stessa capacità trasmissiva non vi sia richiesta da parte dei soggetti che hanno proceduto al volontario rilascio delle frequenze utilizzate in ambito locale, di cui al comma 8 dell'articolo 1 della legge 13 dicembre 2010, n. 220.

In conclusione, l'intervento che il legislatore ha effettuato con l'articolo 9,

comma 3, della legge 15 dicembre 2011, n. 217, ha determinato il superamento della precedente regolamentazione dell'AGCOM (articolo 18, comma 3 della Delibera 353/11/Cons) e la conseguente legificazione della materia in questione. Pur tuttavia ogni eventuale modifica della predetta normativa vista la delicatezza della materia, necessita degli opportuni approfondimenti, anche con gli operatori di rete in ambito locale.

In particolare, ribadisce che è necessario affrontare la questione prospettata nella risoluzione nell'ambito di un intervento organico di regolamentazione, nel quale possano essere valutate le modalità più idonee per superare i limiti attualmente previsti al trasporto dei programmi nazionali nei multiplex delle televisioni locali.

Propone pertanto di riformulare il dispositivo della risoluzione in discussione nei termini seguenti: « alla luce delle difficoltà economiche in cui le emittenti locali si trovano, a valutare la possibilità, nell'ambito dei provvedimenti di riforma del settore, di modificare l'articolo 15, comma 6-*bis*, del decreto legislativo 31 luglio 2005, n. 177, al fine di superare l'attuale limitazione circa il trasporto dei programmi nazionali nei multiplex delle televisioni locali ».

Davide CAPARINI (LNA) apprezza la disponibilità manifestata dal rappresentante del Governo ad intervenire. Sottolinea al riguardo la situazione di pesante difficoltà in cui si trovano le emittenti locali, in particolare a causa della costante riduzione dei contributi ad esse spettanti e i problemi di affollamento indicati nella propria risoluzione.

Per questo ritiene che il superamento delle limitazioni previste per il trasporto nei multiplex delle televisioni locali dei programmi nazionali, possa essere un valido elemento di sostegno alle attività delle emittenti locali. Nel ricordare l'atteggiamento positivo che aveva manifestato il precedente Governo, ribadisce l'apprezzamento per la disponibilità dimostrata dal

sottosegretario, ma ritiene essenziale che l'intervento auspicato sia realizzato in tempi rapidi.

Lorenza BONACCORSI (PD) sottolinea che è essenziale individuare una sistemazione della situazione frequenziale in una prospettiva di ampio periodo. Per questo condivide interamente l'impostazione illustrata dal rappresentante del Governo.

Il sottosegretario Antonello GIACOMELLI osserva che gli assetti giuridici, tecnici ed economici del mercato televisivo saranno in breve tempo rivoluzionati dagli sviluppi relativi alla banda 700 e dall'introduzione del sistema T2. Ricorda altresì la situazione di grave difficoltà e imbarazzo che deriva dalle interferenze frequenziali con Paesi confinanti. Rispetto a tale contesto osserva che finora non è stata effettuata un'attività di coordinamento che si dimostra invece necessaria e che il Governo in carica e, in particolare, in ragione delle proprie competenze, il Ministero dello sviluppo economico intendono affrontare. Osserva che anche dal punto di vista delle emittenti locali frequenze non coordinate e non registrate risultano prive di valore. Segnala altresì il rischio di esclusione dalla programmazione già prospettato dall'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni. Ribadisce pertanto l'esigenza di un intervento di regolamentazione organico e complessivo, nell'ambito del quale potrà essere affrontato anche il tema indicato nella risoluzione, rispetto al quale il Governo ribadisce il proprio impegno a trovare la soluzione più appropriata per superare le limitazioni all'attività delle televisioni locali che l'atto di indirizzo evidenzia. Per queste considerazioni invita il deputato Caparini, che ha presentato e illustrato la risoluzione, ad accogliere la proposta di riformulazione del dispositivo da lui già indicata.

Davide CAPARINI (LNA) dichiara di accogliere la proposta di riformulazione del dispositivo indicata dal rappresentante del Governo.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che il nuovo testo della proposta di risoluzione assume il numero 8-00058 (*vedi allegato 5*). Pone quindi in votazione il nuovo testo della proposta di risoluzione.

La Commissione approva il nuovo testo dalla risoluzione numero 7-00017, che assume il numero 8-00058.

La seduta termina alle 15.30.

SEDE REFERENTE

Mercoledì 28 maggio 2014. — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO.

La seduta comincia alle 15.30.

Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

C. 731 Velo ed altri e C. 1588 Governo.

(Seguito dell'esame e rinvio – Adozione del testo base).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 5 novembre 2013.

Ivan CATALANO, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Ivan CATALANO, *presidente*, ricorda che il Comitato ristretto, nominato ai fini della elaborazione di un testo unificato, ha concluso i propri lavori lo scorso 7 maggio.

Paolo GANDOLFI (PD), *relatore*, osserva che il testo che la Commissione si accinge ad adottare come testo base è il frutto di un lungo lavoro svolto in sede di Comitato ristretto.

Come ha già avuto modo di ricordare all'avvio dell'esame in Commissione del progetto di legge C. 731 Velo, nella scorsa legislatura era stato concluso dalla IX Commissione l'iter in sede referente di un provvedimento recante delega al Governo per la riforma del codice della strada, il cui contenuto è stato ripreso dalla proposta di legge Velo, che rispondeva all'esigenza, manifestatasi già allora, di un intervento generale di riordino della normativa contenuta nel codice del 1992. Tale normativa, infatti, ha visto, dal momento della sua approvazione e particolarmente negli ultimi anni, continui interventi di aggiornamento e integrazione, che hanno portato ad un corpo normativo di difficile lettura e interpretazione, con profili di incoerenza e che non presenta la necessaria sistematicità e la puntuale armonizzazione con le norme derivanti dall'ordinamento dell'Unione europea.

Il testo unificato elaborato dal Comitato ristretto ha assunto come punto di partenza una bozza di lavoro costruita attraverso l'integrazione del progetto di legge C. 731 Velo e del disegno di legge C. 1588, successivamente presentato dal Governo. Tale ipotesi di base è stata inizialmente integrata con le richieste formulate nel parere della Conferenza unificata ed è stata quindi ampliata sulla base delle indicazioni pervenute dai membri del Comitato, e arricchita di nuovi criteri di delega, che il Comitato ha ritenuto meritevoli di interesse.

La logica seguita nella redazione del testo è stata quella di procedere ad una sostanziale razionalizzazione del codice della strada, delegificando, e quindi riservando all'ambito regolamentare, una serie di disposizioni che, in ragione dei loro frequenti aggiornamenti o della specificità tecnica, è opportuno che trovino spazio nella legislazione secondaria, senza appesantire il corpo del codice della strada. Per le medesime ragioni sono stati previsti altresì ampi interventi di semplificazione delle procedure contenute nel codice, al fine di renderle più efficienti e agevoli per gli utenti.

Si è inteso quindi assegnare alla delega attribuita al Governo il compito di riformare profondamente i contenuti del codice della strada, sulla base di alcuni principi considerati particolarmente significativi per una nuova concezione di uso e organizzazione degli spazi urbani ed extraurbani destinati alla mobilità. Il codice della strada nasce nel 1959, quale risposta alla necessità di organizzare razionalmente l'effetto che la motorizzazione di massa stava producendo sulla rete stradale del Paese. La riforma del 1992 persegue e aggiorna quello stesso obiettivo, inquadrandolo nel più maturo contesto dell'ingegneria dei trasporti, rafforzando i contenuti relativi alla regolazione dei comportamenti, all'efficienza dei trasporti e alla sicurezza stradale. Con le modifiche successive vengono parzialmente accolte anche le nascenti esigenze di sostenibilità ambientale del sistema della mobilità. Attualmente la consistenza del parco veicolare ha raggiunto la cifra dei 50 milioni di unità e probabilmente entro i tempi necessari all'approvazione della riforma avrà raggiunto il dato relativo alla popolazione, con un simbolico pareggio tra teste e veicoli. Si ravvisa la necessità di produrre una riforma che permetta al codice della strada di divenire strumento utile ed efficace nella gestione di tale poderoso fenomeno.

Da questa esigenza sono maturate alcune valutazioni di natura concettuale che seppur non conformandosi in specifici indirizzi del presente testo di legge ne informano l'ispirazione ed è per questo opportuno che siano richiamate in relazione.

Cos'è il codice della strada? Il codice della strada è lo strumento attraverso cui si regola il rapporto tra le persone nel momento in cui queste si muovono nello spazio pubblico. Considerando che quasi tutta la popolazione si muove lungo le strade e nelle piazze, che a questa funzione vengono assegnate dai singoli cittadini crescenti quantità di tempo e risorse e che infine questo muoversi tutti per più tempo genera una quantità impressionante di relazioni, superiore a qualsiasi altra

forma di rete sociale, ne deriva che la mobilità è il più potente sistema di interrelazione tra i cittadini. Se mi si passa il paragone, la mobilità è il più grande e materico social network di cui è dotata la comunità umana e il codice della strada è lo strumento che lo regola. Il codice della strada in ultima analisi regola l'enorme fenomeno che quotidianamente impegna la quasi totalità delle persone e degli spazi aperti ad uso collettivo, la mobilità. Nel fare una buona riforma si può aiutare la mobilità ad essere più sicura, sostenibile ed efficiente, nel fare un'ottima riforma, guardando oltre l'aspetto meramente funzionale, il codice della strada può far funzionare meglio le relazioni tra i cittadini, renderle più feconde, rendere la società più creativa, più intelligente, più smart come si direbbe oggi e rendere quindi i cittadini non solo più sicuri, più sani e più produttivi, ma anche più felici. Anche per queste ragioni con questa riforma ci si propone un obiettivo più ampio della semplice manutenzione normativa, anche per questa ragione si deve lavorare con uno spirito nuovo e aperto. Funzione, spazio e soggetto sono le tre dimensioni entro cui si raccordano le norme del codice della strada, secondo definizioni che intendono, la circolazione quale funzione da regolare, la strada quale spazio entro cui tale regola si applica, veicoli, pedoni e animali i soggetti che la devono rispettare. Ne predisporre un nuovo testo occorre recuperare l'attuale articolazione di definizioni all'interno di questa stessa tripartizione, considerando altresì le novità semantiche capaci di descrivere in modo più ampio la funzione, lo spazio e il soggetto con i termini di mobilità, spazio collettivo e utente. Termini questi, capaci anche di raccordarsi meglio con i piani e i nuovi strumenti di gestione del settore dei trasporti stradali, riconoscendo al tempo stesso a tale disciplina una maggiore estensione verso il campo sociale. Mobilità, intesa in questo caso ad esclusione dei trasporti aerei, marittimo-fluviali e ferroviari, è il termine che può racchiudere quello di circolazione e i subordinati traffico e sosta, riferendosi

opportunamente alla persona e non al veicolo quale soggetto a cui è dedicata la norma. L'utente, ovvero la persona, è quindi il soggetto a cui dedicare la normativa comportamentale e i veicoli lo strumento che egli può usare per muoversi. Infine, per quanto il codice rimanga « della strada », lo spazio aperto a uso collettivo e non specializzato è oggi il campo più ampio di applicazione, di cui lo spazio stradale è una componente e la strada una parte di quest'ultimo. Un ripensamento complessivo delle definizioni sarebbe la cornice appropriata in cui collocare quelle specificamente citate all'articolo 2.

Procede quindi ad evidenziare i punti di riferimento principali della riforma.

In primo luogo, com'è ovvio che sia, la sicurezza, principio che deve essere posto alla base di qualsiasi politica di trasporto, anche in relazione al grave danno economico e sociale che l'incidentalità rappresenta per il Paese e agli obiettivi posti in sede europea di riduzione progressiva del tasso di incidentalità stradale. In tal senso il testo unificato, oltre a rafforzare il concetto di sicurezza già presente nel codice della strada, ha inteso dare una maggiore protezione alla cosiddetta « utenza vulnerabile », intendendosi con essa l'utenza pedonale e a due ruote, anche motorizzata. Il primato della sicurezza consiste quindi nel rafforzare l'obiettivo di ridurre gli incidenti stradali e la loro dannosità, con particolare attenzione a quelli che oggi sono i punti di maggiore debolezza, le aree urbane e gli utenti vulnerabili. Definire il primato della sicurezza non consiste però solo nell'aggiornamento degli obiettivi, ma anche e soprattutto nel determinare che nell'uso dello spazio stradale l'esigenza di sicurezza prevale su quella dell'efficienza dei trasporti, come d'altronde già sostiene l'articolo 1 del testo vigente.

La sostenibilità ambientale e sociale dei sistemi di mobilità è il secondo punto fondamentale del testo unificato. Oggi la sostenibilità non è più solo una delle condizioni che la mobilità deve assolvere, ma ne è diventata la natura stessa, pena il

depauperamento delle risorse ambientali, la perdita di efficienza del sistema dei trasporti e il peggioramento della qualità della vita, soprattutto nelle aree urbane. Per questa ragione il codice della strada deve contribuire a modificare la struttura della mobilità favorendo mezzi meno inquinanti, sistemi meno invasivi e migliorando il benessere delle persone e la qualità delle relazioni. Risulta fondamentale una diversa organizzazione della mobilità urbana, in un'ottica di condivisione dello spazio e integrazione dei flussi di traffico, in linea con la normativa di altri Paesi europei. In questo ambito particolarmente rilevante è stata presa la decisione del Comitato relativa al miglioramento degli funzioni dedicate al trasporto pubblico, alla mobilità ciclistica e pedonale, alla diffusione delle cosiddette « zone 30 », ossia zone urbane dove le attività residenziali, scolastiche, commerciali o ricreative, non possono essere sacrificate alla sole esigenze del transito dei veicoli, in cui la velocità sia ridotta a 30 km/h al fine di consentire la circolazione contemporanea e in sicurezza dei veicoli, a motore e non, e dei pedoni. Si introduce altresì per le aree urbane la necessità di prevedere una organizzazione della precedenza d'uso che parta dai pedoni e in ordine successivo ai veicoli più vulnerabili e meno inquinanti.

Infine la semplificazione, non limitata solo alla già meritoria azione di delegificazione di parti del testo vigente, ma estesa puntualmente alla modifica di norme e regolamenti che favoriscano una maggiore semplicità interpretativa del testo, della segnaletica, degli adempimenti burocratici, del regime sanzionatorio. Anche la strada e lo spazio pubblico devono diventare più semplici e razionali a beneficio dell'attenzione e della serenità degli utenti. Il rispetto delle regole, che deve essere sempre più certo, va perseguito attraverso l'educazione e il radicamento della natura benigna delle norme stesse, attraverso sanzioni ragionevoli e commisurate al pericolo prodotto nei confronti degli altri utenti, attraverso la ragionevolezza delle limitazioni introdotte e della

loro corrispondenza con le caratteristiche dello spazio stradale. Specifica materia di semplificazione è l'apertura a tutte le innovazioni tecnologiche, informatiche e telematiche che possano contribuire a rendere le strade più sicure e la vita degli utenti della strada più semplice.

La riforma deve mettere al centro della propria azione le persone, la loro sicurezza e il loro benessere, non certo le strade o i veicoli. L'ambizione a una mobilità migliore passa quindi dalla valorizzazione del comportamento e della componente soggettiva che ogni utente della strada apporta, nel rendere il rispetto delle regole sempre più naturale, lo spazio stradale sempre più sicuro e democratico e l'atto quotidiano di muoversi sempre più bello.

Passa quindi ad illustrare i contenuti specifici del testo elaborato dal Comitato, evidenziando, rispetto ai principi e ai criteri di delega tratti dai testi dei progetti di legge iniziali, quali siano state le modifiche che si è ritenuto opportuno apportare e quali principi siano stati introdotti *ex novo*.

Una prima questione affrontata dal Comitato è stata quella, contenuta all'articolo 1, relativa ai tempi di adozione dei decreti delegati, che sono stati sensibilmente ridotti rispetto ai tempi originariamente previsti dai progetti di legge e portati a 12 mesi complessivi. La procedura di attuazione della delega risulta pertanto articolata nei termini seguenti: gli schemi di decreto elaborati dal Governo dovranno essere trasmessi alle Camere per il parere delle Commissioni competenti entro sette mesi dall'approvazione della legge; le Commissioni avranno 60 giorni per esprimere il proprio parere; il Governo dovrà trasmettere nuovamente, entro i successivi trenta giorni, il testo alle Commissioni, che dovranno esprimere il parere definitivo sul testo entro i successivi trenta giorni. In tal modo si è inteso accelerare il più possibile il processo di revisione del codice, tenendo conto della complessa procedura prevista nel caso di attribuzione di una delega al Governo e dell'esigenza di assicurare in ogni caso alle

Commissioni parlamentari il doppio parere sul testo dei decreti legislativi che sarà predisposto dal Governo.

L'articolo 2, che reca i principi e i criteri direttivi, precisa sin da subito le finalità da perseguire nell'emanazione dei decreti legislativi. In particolare, rispetto agli obiettivi già individuati dai testi originari della semplificazione, razionalizzazione e dell'efficacia delle sanzioni, si è inteso sottolineare l'obiettivo prioritario della garanzia della sicurezza per tutti gli utenti della strada, con particolare riguardo per quelli maggiormente vulnerabili, della regolazione dell'uso degli spazi e della circolazione in ambito urbano.

Quanto ai principi, quello di cui alla lettera *a*), contenuto già nei testi originari, prevede che il codice venga riorganizzato secondo principi di coerenza e armonizzazione con altre disposizioni dell'ordinamento, con le disposizioni recate in sede europea o derivanti dagli accordi internazionali e tenendo conto delle competenze del sistema locale. Il principio della coerenza viene in rilievo per quanto detto in precedenza, ossia per il processo di stratificazione della produzione normativa in materia di circolazione stradale avvenuto negli ultimi anni, che attraverso continui interventi, fra l'altro non tutti in forma di novella del codice, ha creato un sistema di norme di non facile interpretazione e a volte non coordinate l'una con l'altra. Tale sistematizzazione delle disposizioni deve essere fatta con particolare riguardo ai poteri dello Stato nei confronti degli enti proprietari e gestori delle strade.

Il principio di cui alla lettera *b*), anch'esso contenuto nei progetti originari, prevede in via generale la delegificazione per le disposizioni di attuazione della normativa europea; ciò trova ragione nel fatto che si tratta di normativa di tipo tecnico, suscettibile di frequenti aggiornamenti, e che quindi è bene affidare a strumenti normativi più flessibili.

Il principio di cui alla lettera *c*), introdotto dal Comitato, prevede la semplificazione della struttura e dei contenuti del codice, che deve contenere la disciplina dei comportamenti degli utenti e le norme atte

alla regolazione dello spazio stradale. A tale riguardo ritengo che la revisione del codice rappresenti l'occasione per separare le disposizioni relative ai comportamenti, che sono le uniche che a mio giudizio devono avere cittadinanza in questo corpo normativo, da quelle relative alle infrastrutture e ai mezzi.

La lettera *d*), introdotta dal Comitato che ad essa ha assegnato grande rilevanza, declina in modo assai articolato un principio che a mio giudizio costituisce un punto qualificante del testo, ossia lo sviluppo della mobilità sostenibile, che deve necessariamente passare attraverso l'incremento della sicurezza stradale e la regolazione dei flussi di traffico in ambito urbano, con particolare riferimento all'utenza vulnerabile.

Fa presente, al riguardo, che altri Paesi dell'Unione europea articolano la propria normativa sulla circolazione in ambito urbano con riferimento ai concetti di « spazio condiviso », « zona d'incontro » e « principio di prudenza », ossia ai principi che consentono la coesistenza sicura di diverse modalità di trasporto e la convivenza di funzioni residenziali e commerciali, principi cui sarebbe opportuno orientare anche la normativa nazionale in materia. Il testo prevede quindi l'adozione di misure che tutelino l'utenza vulnerabile laddove c'è promiscuità di utenza, sia in termini di prescrizioni comportamentali che di progettazione stradale e misure che incentivino la mobilità ciclistica e pedonale e migliorino la circolazione dei mezzi a due ruote. Il testo mira a risolvere anche la questione della definizione delle biciclette nell'ambito della classificazione dei veicoli. A tale riguardo, ricordo ai colleghi che il testo vigente del codice della strada si riferisce ancora ai velocipedi in luogo delle biciclette e che da più parti è stata rilevata l'opportunità di fare riferimento alla dizione corrente con la quale vengono identificati i mezzi a pedali, anche adibiti al trasporto pubblico, di merci e persone. In sede di discussione nell'ambito del Comitato è emersa inoltre l'opportunità di introdurre una modalità di identificazione facoltativa delle biciclette, tramite un nu-

mero di telaio, ai fini di contrastarne il furto. Preciso che tale disposizione non vuole in alcun modo essere una forma di targatura delle biciclette, bensì uno strumento a disposizione dell'utente che pertanto è previsto in via facoltativa. Colgo l'occasione per rappresentare alla Commissione che analoga prescrizione anche se più stringente è stata prevista per le motoslitte, in particolare prevedendo che vengano dotate di un contrassegno di identificazione, di documenti di circolazione e di guida e di obblighi assicurativi per la responsabilità civile.

Punto qualificante della nuova concezione di mobilità in ambito urbano è costituito, come dicevo all'inizio della mia relazione, dalla riduzione dei limiti di velocità in alcune aree in cui la presenza di utenza vulnerabile, motorizzata o no, mette particolarmente a rischio il profilo della sicurezza. È naturale che la riduzione della velocità in ambito urbano debba trovare un giusto contrappeso con la revisione dei limiti di velocità in ambito extraurbano, da definire secondo criteri di ragionevolezza, che non facciano sentire l'utente vittima di prescrizioni restrittive che non trovano ragione nella tutela della sicurezza stradale. Da più parti è stato infatti rilevato in sede di Comitato che spesso l'utenza si trova a dover rispettare limiti di velocità che non risultano adeguati alla tipologia di strada e che alterano il rapporto di fiducia tra le istituzioni e i cittadini.

Sempre per quanto concerne l'ambito urbano, è stata infine rilevata l'opportunità di prevedere misure atte a favorire il trasporto pubblico, anche nelle sue interconnessioni con le altre modalità di trasporto, per disincentivare il mezzo privato e permettere la riduzione del traffico e il raggiungimento degli obiettivi di riduzione dell'inquinamento.

La lettera *e*) affronta il tema importante dell'ammmodernamento delle disposizioni concernenti la progettazione degli spazi stradali e dell'aggiornamento della segnaletica. Come si può ben intuire questo principio, sviluppato in modo assai articolato nel testo, risponde all'esigenza

di garantire che sin dalla progettazione lo spazio stradale sia pensato in modo da garantire la massima sicurezza degli utenti della strada. Parallelamente una segnaletica semplice, non eccessiva, chiara e ben posizionata aiuta gli utenti, siano essi conducenti di veicoli o di mezzi a pedali, ovvero pedoni, al rispetto delle regole di circolazione. Anche in questo caso il Comitato ha prestato particolare attenzione all'utenza vulnerabile, in particolare prevedendo la limitazione della presenza a bordo strada di ostacoli fissi o di barriere di sicurezza, in linea con quanto previsto dalle risoluzioni approvate dalla Commissione in materia; indirizzi rivolti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti agli enti proprietari per far sì che le infrastrutture e gli arredi urbani siano tali da aumentare la sicurezza dell'utenza vulnerabile; la riduzione e aggiornamento della segnaletica, tenendo conto anche dell'utenza ciclistica.

La lettera *f*) prevede un principio assai rilevante, a me particolarmente caro ma condiviso dal Comitato ed emerso in diverse occasioni nei dibattiti che si sono tenuti in Commissione, della pianificazione. A tal fine si prevede che venga non solo riordinata la normativa concernente gli strumenti di pianificazione, individuando per ciascun livello territoriale un unico piano, ma si impone anche il raccordo e il coordinamento degli strumenti di programmazione emanati a diverso livello territoriale. Punto qualificante di questo principio, dibattuto a lungo in sede di Comitato, è la previsione di meccanismi sanzionatori per gli enti inadempienti rispetto alla programmazione, che dovranno essere esclusi dai finanziamenti previsti.

La lettera *g*) ripropone un principio presente nella proposta di legge Velo, ossia il riordino dei compiti di polizia stradale e il potenziamento del ricorso ai servizi ausiliari di polizia stradale. A questo il Comitato ha voluto aggiungere, nell'ottica della semplificazione della pubblica amministrazione a vantaggio dei cittadini, la creazione di un'unica banca dati delle infrazioni stradali condivisa da tutte le forze di polizia stradale.

In linea con la necessità da un lato di semplificare le procedure di infrazione, dall'altro di dare certezza ai cittadini riguardo a tale profilo, il principio di cui alla lettera *h*), che riprende un principio analogo contenuto nel disegno di legge governativo, prevede l'introduzione di disposizioni volte a favorire la diffusione e l'installazione di sistemi telematici di rilevazione delle infrazioni, soprattutto riguardo alla circolazione in aree sensibili dal punto di vista ambientale o sanitario, alla tracciabilità dei veicoli atti al trasporto merci al fine di contrastare l'abusivismo e certificarne la regolarità anche rispetto all'eccesso di carico, e alla verifica della corretta conduzione alla guida.

Il principio di cui alla lettera *i*), presente, anche se in forma meno articolata, già nel testo dei due progetti di legge originari, prevede la revisione della disciplina sanzionatoria. Come è ben noto, la legge n. 120 del 2010 e qualche successiva disposizione contenuta in decreti d'urgenza sono intervenute ad aumentare le sanzioni in caso di violazione del codice, in particolar modo con riguardo ai neopatentati o ai casi di infrazione commessa da conducenti in stato di ebbrezza alcolica ovvero sotto l'effetto di sostanze stupefacenti. Tali interventi sulle sanzioni hanno generato un sistema parzialmente eterogeneo, che è opportuno razionalizzare e semplificare, secondo il criterio della graduazione delle sanzioni in ragione della gravità, della reiterazione e della pericolosità del comportamento, soprattutto nei confronti dell'utenza vulnerabile. Il Comitato ha ritenuto opportuno prevedere che per le sanzioni più gravi sia applicato l'istituto della revoca della patente e dell'inibizione alla guida sul territorio nazionale a tempo indeterminato (cosiddetto «ergastolo della patente») e che contestualmente all'inasprimento delle sanzioni per i comportamenti più pericolosi siano adottati meccanismi premiali per chi ha comportamenti virtuosi e per chi assolve in tempi brevi all'obbligo del pagamento. A tale proposito ricordo che è in vigore il meccanismo, previsto in una proposta di legge a firma del presidente Meta e poi

confluito nel decreto-legge cosiddetto «del Fare» (decreto-legge n. 69 del 2013) che sconta all'utente il pagamento di alcune sanzioni del 30 per cento, se tale pagamento avviene entro 5 giorni dalla notifica, al fine di avere introiti certi e in tempi brevi e ridurre il numero dei ricorsi amministrativi. Il criterio di delega, in questo caso, corrisponde a disposizioni già vigenti, le quali d'altra parte, nel nuovo codice della strada potranno essere perfezionate per quanto concerne gli aspetti applicativi. Nel resto del testo in esame ci si è attenuti alla logica per cui i criteri e principi direttivi indicano modifiche da apportare al codice vigente, mentre per le parti della disciplina attualmente in vigore che non sono interessate dai principi e criteri della delega e non contrastano con essi, valuterà di volta in volta il Governo, nella predisposizione dei decreti legislativi, quali mantenere e quali eventualmente sopprimere.

Rispetto a quanto previsto nei progetti di legge originari, il Comitato ha ritenuto altresì di introdurre un criterio volto ad assicurare l'efficacia delle sanzioni per la violazione degli obblighi di responsabilità civile, in ragione del fenomeno ormai sempre più diffuso di mancato pagamento degli oneri assicurativi e conseguente incertezza del risarcimento del danno e della garanzia della sicurezza della circolazione.

È stato altresì introdotto un criterio volto a regolare l'utilizzo dei proventi da sanzioni di competenza dello Stato, prevedendo che il 15 per cento del totale delle sanzioni riscosse da organi statali confluisca in un Fondo finalizzato all'inasprimento dei controlli su strada e un ulteriore 20 per cento alimenti un Fondo destinato a finanziare il Piano nazionale della sicurezza stradale.

La lettera *m*) prevede la semplificazione delle procedure per il ricorso al prefetto, con l'aggiunta, rispetto all'analogo principio presente nella proposta Velo, dell'obbligo, per i dipendenti delle prefetture e per i loro parenti, di ricorrere nella sede limitrofa a quella di appartenenza.

La lettera *n*) conferma il principio, già previsto nel testo originario, dell'applicabilità degli istituti della decurtazione di punti, ritiro, sospensione, revoca della patente per i minorenni.

La lettera *o*) introdotta dal Comitato attribuisce al Ministero della salute il compito di adottare linee guida in relazione all'accertamento dei requisiti per il conseguimento e rinnovo della patente, prevedendo altresì, per ragioni di sicurezza della circolazione, che la patente per conducenti ultraottantenni abbia validità pari ad un anno, in modo che possano essere verificato con cadenza stringente il mantenimento dei requisiti psicofisici alla guida. La lettera *p*) interviene anch'essa nello stesso ambito, prevedendo l'esclusione dei medici militari in quiescenza dal novero dei soggetti abilitati all'accertamento dei requisiti.

La lettera *q*), anch'essa introdotta dal Comitato, prevede che la limitazione alla guida di veicoli di una certa potenza per i neopatentati, introdotta dalla legge 120 del 2010, abbia validità di sei mesi anziché un anno e non si applichi se il conducente neopatentato è affiancato da un conducente che abbia conseguito la patente da almeno dieci anni. Tale limitazione invece è previsto che venga applicata ai conducenti ultraottantenni, per le stesse motivazioni di sicurezza che muovono il principio del rinnovo annuale, cui facevo riferimento prima. La ragione dell'introduzione di tale principio in riferimento ai neopatentati invece è motivata dall'incongruenza che si genera prima e dopo il conseguimento della patente, dal momento che prima del conseguimento, quando vige la disciplina del cosiddetto « foglio rosa », è possibile guidare veicoli di qualsiasi potenza, purché si abbia accanto una persona che ha la patente da almeno dieci anni, in qualità di istruttore, mentre dopo il conseguimento della stessa non è possibile, per un anno, guidare i veicoli con cilindrata più potente. Questo fa sì che nella maggior parte delle famiglie i ragazzi che conseguono il titolo abilitativo non possano poi per un anno guidare l'auto di famiglia, che spesso supera i limiti di

potenza prescritti, neanche se accompagnato da un conducente con patente da più di dieci anni.

La lettera *r*) reca il principio, già presente nei testi originari, della definizione di un criterio di classificazione dei veicoli atipici, compresi quelli di interesse storico e collezionistico.

La lettera *s*) conferma il principio presente nella proposta di legge Velo della disciplina dei veicoli adibiti al servizio di invalidi.

Con la lettera *t*) il Comitato ha inteso affrontare la questione della circolazione dei veicoli adibiti al soccorso stradale e medico, che la Commissione sta affrontando anche con la discussione della risoluzione presentata dal collega Tullo. Il principio stabilisce in particolare che sia prevista per tali mezzi l'esenzione dal pagamento dei pedaggi autostradali e che sia possibile il trasporto dei familiari della persona soccorsa.

La lettera *u*) conferma il principio, già previsto nei testi originari, dell'introduzione di disposizioni volte a regolare la circolazione nel periodo invernale in presenza di fenomeni atmosferici di particolare intensità.

Il comma 2 prevede l'adozione di disposizioni di natura regolamentare per la regolazione di alcune materie che, come dicevo prima, è opportuno semplificare in ragione della loro specificità tecnica. Anche in questo caso sono stati per lo più confermati i principi presenti già nei testi originari e ne sono stati introdotti alcuni altri.

In particolare, rispetto ai testi originari, il Comitato ha ritenuto opportuno specificare, quanto alla segnaletica, di definirne le caratteristiche specifiche tenendo conto di criteri di parità di genere e di alcune esigenze connesse alla sicurezza della circolazione, quali la riconoscibilità dei passaggi a livello e la sicurezza delle gallerie (lettera *c*).

Si è ritenuto altresì opportuno introdurre un criterio volto alla semplificazione delle procedure relative alle modifiche

delle caratteristiche costruttive dei veicoli, riducendo gli adempimenti richiesti all'utenza.

Un ultimo criterio introdotto dal Comitato e in linea con l'attenzione che si è ritenuto di rivolgere all'utenza vulnerabile è stato quello, previsto dalla lettera *l*), di prevedere istruzioni tecniche per gli itinerari ciclabili e per l'utilizzo di strumenti di moderazione della velocità.

Ricorda brevemente che le altre materie su cui si è convenuto di delegificare sono relative ai trasporti in condizioni di eccezionalità (lettera *a*), alla massa limite e sagoma limite dei veicoli (lettera *b*), alle segnalazioni luminose (lettera *d*), alla classificazione, destinazione, caratteristiche costruttive, equipaggiamento, identificazione, accertamento dei requisiti di circolazione, omologazione dei veicoli (lettera *e*), classificazione dei veicoli in relazione all'uso cui sono adibiti, in particolare per quanto riguarda le macchine agricole e operatrici (lettera *g*), ammissione alla circolazione, immatricolazione e cessazione dei veicoli (lettera *h*), targhe sostitutive per i motoveicoli in occasione delle competizioni sportive (lettera *i*).

Il comma 3 conferma l'individuazione esplicita, all'interno dei regolamenti, delle norme vigenti che devono essere abrogate, in quanto sostituite dai regolamenti stessi.

Il comma 4 prevede, come già i testi dei due progetti di legge iniziali, che il Governo adotti le disposizioni che si rendono necessarie per adeguare il regolamento di esecuzione del codice alle modifiche introdotte con i decreti delegati e con i regolamenti di delegificazione previsti dal testo in esame.

Il comma 5 conferma l'emanazione di decreti dirigenziali volti ad individuare modalità di semplificazione delle procedure e dematerializzazione.

L'articolo 3 reca le disposizioni concernenti la facoltà per il Governo di adottare decreti correttivi e integrativi successivamente all'attuazione della delega mediante l'adozione del decreto legislativo che reca il nuovo codice della strada. Anche in questo caso il termine per l'emanazione di

eventuali decreti correttivi e integrativi è stato ridotto a dodici mesi, in luogo dei diciotto previsti inizialmente.

È stata infine inserita, conformemente a quanto previsto dai progetti di legge iniziali, la cosiddetta clausola di neutralità finanziaria, con la quale si stabilisce espressamente che dall'attuazione della legge in esame non devono derivare oneri a carico della finanza pubblica e che agli adempimenti previsti si deve far fronte mediante le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Prima di concludere ritiene altresì opportuno ricordare che è in corso di esame presso la Commissione un altro testo, che interviene sul codice della strada, apportando modifiche puntuali ai singoli articoli del codice. Come ha avuto modo di segnalare nell'ambito della discussione su tale testo, è assolutamente essenziale che le due attività, avviate e portate avanti dalla Commissione in modo parallelo, conducano a risultati del tutto coerenti. Una volta assicurata la coerenza dei contenuti, la possibilità di lavorare su due testi distinti, recanti, il primo, una delega al Governo di generale riforma del codice e, il secondo, modifiche puntuali alla disciplina vigente può dimostrarsi assai utile anche in sede di attività emendativa. Sarà infatti possibile riferire al testo in esame le proposte emendative che intervengono sui principi e criteri direttivi della delega o intendono introdurre altri, mentre potranno essere valutate nell'ambito dell'esame dell'altro testo le proposte emendative che hanno un carattere più specifico e che si configurano, piuttosto che come criteri di riforma del codice, come interventi puntuali su previsioni attualmente vigenti.

Sotto il profilo procedurale, per quanto concerne la seduta odierna, propone alla Commissione di adottare il testo unificato predisposto dal Comitato ristretto come testo base sul quale si svolgerà l'esame della Commissione in sede referente. In questo modo, tra l'altro, il lavoro svolto finora dal Comitato sarà reso pubblico in modo formale e ufficiale come testo fatto

proprio dall'intera Commissione. Sul testo base, una volta esaurita la discussione, sarà fissato un termine per la presentazione degli emendamenti, che saranno quindi esaminati e votati. Riguardo a questo aspetto, reputa che il testo in esame possa essere sicuramente perfezionato e, in alcuni punti, se lo si ritiene, anche integrato. Si augura, tuttavia, che, proprio in considerazione del lavoro ampio e condiviso che è stato svolto in sede di Comitato, l'attività emendativa possa essere limitata e comunque non alteri l'impostazione e gli elementi essenziali del testo predisposto, che ha cercato di porre in evidenza in questa sua relazione.

Sottolinea di aver ritenuto opportuno svolgere una relazione assai ampia, al fine di indicare con chiarezza al Governo i criteri sulla base dei quali si dovrà procedere alla formulazione del nuovo codice della strada. Ricorda altresì che nei giorni scorsi si è tenuto presso l'Università di Brescia un seminario che ha permesso di sottoporre alla valutazione di oltre duecento soggetti il testo in esame che ha riscosso un ampio apprezzamento. Ritiene

pertanto doveroso esprimere il proprio ringraziamento nei confronti di chi ha organizzato tale iniziativa.

Ivan CATALANO, *presidente*, pone in votazione la proposta del relatore di adottare come testo base, per il seguito dell'esame in sede referente, il testo unificato predisposto dal Comitato ristretto (*vedi allegato 6*).

La Commissione delibera di adottare come testo base il testo unificato predisposto dal Comitato ristretto (*vedi allegato 6*).

Ivan CATALANO, *presidente*, rinvia il seguito dell'esame ad una successiva seduta.

La seduta termina alle 15.50.

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.50 alle 16.

ALLEGATO 1

**5-01195 Tentori: Carenza di copertura telefonica mobile
nel territorio del comune di Colle Brianza (LC).****TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento all'atto in esame, in cui si lamentano disservizi legati alla scarsa ricezione del segnale di telefonia mobile nel comune di Colle Brianza (Lecco), dalle informazioni pervenute dalla società Telecom Italia si rappresenta quanto segue.

La società Telecom dispone, attualmente, nel comune di Colle Brianza di una microcella GSM presso una infrastruttura messa a disposizione dal comune. Su tale postazione, secondo quanto comunicato dalla società, non è possibile attivare al momento altri impianti più performanti (3G o 4G) poiché trattasi di un sito dal quale si corre il rischio di interferire le stazioni radio-base che garantiscono la copertura dei numerosi comuni che si trovano sotto Colle Brianza.

La predetta società, inoltre, ha specificato di aver approfondito le reali necessità dell'Amministrazione comunale, a seguito di diversi contatti intercorsi alla fine dello scorso anno tra i rappresentanti dell'Azienda e gli esponenti del comune di Colle Brianza e a seguito di specifici sopralluoghi con l'Assessore all'Istruzione e Cultura del comune stesso. Sono stati, quindi, svolti interventi di ottimizzazione/customizzazione dei parametri che presiedono al buon funzionamento della rete a seguito dei quali si sono riscontrati effetti positivi sul servizio di fonia.

Per offrire copertura mobile ad alcune zone ora scarsamente coperte Telecom Italia ha previsto un intervento di ottimizzazione della struttura dell'impianto di telefonia mobile attualmente esistente, che consentirà di aumentare la copertura alle

suddette aree del territorio comunale i cui tempi e fattibilità dipendono dal rilascio delle necessarie autorizzazioni da parte degli Enti a ciò preposti.

Telecom Italia ha fatto, infine, presente che sta costantemente provvedendo ad informare sia il sindaco del comune che l'Assessore di Colle Brianza, riguardo i tempi di pianificazione di tale intervento. La società ha, anche, confermato di aver accolto la richiesta dell'Amministrazione Comunale di fornire ospitalità, sulla propria struttura, all'operatore Vodafone. Si auspica, pertanto, che la realizzazione di tali interventi possa risolvere i problemi segnalati dall'onorevole interrogante.

Pur comprendendo, infine, i disagi di quei cittadini di Colle Brianza che non possono usufruire di una connettività a banda larga mobile adeguata alle ultime *performance* tecnologiche, è necessario chiarire che Colle di Brianza non è un'area in *digital divide* e, quindi, non è oggetto del Piano Nazionale Banda Larga. Quasi il 79 per cento della popolazione dispone di connettività a banda larga a 20 mbps e il restante 22 per cento ha un servizio ad almeno 2 mbps. Agendo nel rispetto del principio di neutralità tecnologica, come indicano gli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato in materia di banda larga, quest'area non è classificabile come area bianca e, pertanto, un intervento pubblico in tale territorio non sarebbe infatti un aiuto di Stato compatibile, poiché originerebbe distorsioni alla concorrenza.

ALLEGATO 2

5-01358 Capone: Impossibilità di accesso delle persone disabili all'ufficio postale di Morciano di Leuca (LE).**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento all'interrogazione parlamentare in oggetto, concernente la presenza di barriere architettoniche presso la sede dell'ufficio postale di Morciano di Leuca in provincia di Lecce, la società Poste Italiane ha rappresentato quanto segue.

Dalle verifiche effettuate è emerso che la rampa per permettere l'accesso alle persone diversamente abili o comunque con ridotta capacità motoria attualmente non è realizzabile per connessi problemi strutturali, stante il considerevole dislivello tra la sede stradale e il piano di calpestio dell'ufficio.

Pertanto, in attesa di un intervento di ristrutturazione globale dell'immobile, la società ha confermato che è stato realiz-

zato un sistema di chiamata attraverso l'installazione di un pulsante, opportunamente segnalato, che attiva un servizio di assistenza da parte di un operatore postale a supporto delle persone con ridotta capacità motoria o sensoriale (c.d. visitabilità condizionata), così come concesso dal decreto ministeriale n. 236 del 1989.

La società Poste Italiane ha comunicato, infine, che da ulteriori accertamenti effettuati risulta, allo stato, impossibile realizzare presso l'ufficio postale in questione ulteriori interventi oltre quelli già effettuati; l'unica strada percorribile, secondo la società, è il riposizionamento dell'ufficio presso altra sede che, compatibilmente con le priorità esistenti, può essere programmato per l'anno 2015.

ALLEGATO 3

5-01554 Carocci: Mancata ricezione del segnale Rai in alcuni comuni liguri, a seguito del passaggio dal sistema analogico a quello digitale.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito alle problematiche di ricezione dei canali Rai in Liguria a seguito dello *switch off*, dalle informazioni acquisite presso gli Uffici territoriali competenti del MiSE è emerso quanto segue.

In ordine ai problemi segnalati nell'atto in esame, il Ministero dello sviluppo economico ha invitato l'Ispettorato Territoriale per la Liguria a verificare le problematiche relative alla ricezione del Mux 1 Rai nella citata regione, nonché anche a seguito della segnalazione inoltrata dalla stessa Rai, le interferenze subite dal proprio Mux 1 in Liguria, da parte degli impianti ubicati in Toscana dell'emittente Italia 7.

Al riguardo, l'Ispettorato per la Liguria ha confermato che vi sono ancora comuni o località dove, a causa dell'assenza di copertura o di copertura limitata, non è attualmente possibile ricevere il solo MUX 1, che irradia i programmi del Servizio Pubblico Radiotelevisivo.

Secondo una prima valutazione, emersa dal confronto con gli addetti del settore (antennisti, installatori, addetti al controllo qualità di Rai Way), è emerso che il problema riguarda per lo più frazioni o piccoli gruppi di abitazioni, ma in alcuni casi interi comuni o vallate, anche a causa della particolare orografia dei luoghi.

È stato predisposto un primo elenco di zone in cui sono state registrate criticità nella ricezione. Si tratta delle seguenti località:

Triora (IM) e frazioni (Andagna, Molini di Triora, Creppo, Realdo eccetera);

Frazione Trucco – Ventimiglia (IM);
Frazione Pianavia – Vasia (IM);
Frazione Roncagli – Diano Aretino (IM);
Zona San Martino – Sanremo (IM);
Frazione Gameragna – Albisola (SV);
Massimino (SV);
Propata (GE) e frazioni (Caffarena, Carpeneto);
Montebruno (GE) frazione Loco;
Zona Fritallo – Bogliasco (GE);
Via Shelley – Genova;
Zona Fiorino di Voltri – Genova;
Valbrenna (GE) e frazioni (Nenno, Sorivi, Vaccarezza);
Frazione S. Pietro – Masone (GE);
Frazione Borgonuovo – Mezzanego (GE);
Frazioni di Farfanosa, Parazzuolo, Cabanne – Rezzoaglio (GE);
Carrodano Inferiore (SP);
Zona Stazione FF.SS – Corniglia (SP);
Pian di Follo (SP);

In ogni caso è intenzione del Ministero effettuare una ricognizione attenta e puntuale della situazione complessiva, in esito alla quale il Ministero stesso si riserva di trasmettere all'interrogante e alla Com-

missione l'elenco definitivo delle località interessate e dei problemi riscontrati.

Per quanto riguarda le limitazioni alla ricezione del MUX 1 in Liguria causate dalle interferenze isocanale degli impianti in Toscana di ITALIA 7, si comunica che l'Ispettorato per la Toscana ha ordinato alla società Gelsomino s.r.l., proprietaria dell'emittente suindicata, di provvedere alla rimozione delle interferenze al MUX 1 Rai CH 46 in Liguria, stante il mancato rispetto dei punti di verifica stabiliti dall'AGCOM con delibera n. 451/13/CONS da parte di vari impianti della società stessa.

Si fa presente, inoltre, che da studi effettuati dall'Ispettorato Territoriale Toscana, anche altri impianti gestiti dalla società Gelsomino in Toscana (svolti nell'area della Versilia) non rispetterebbero i limiti stabiliti dall'AGCOM interferendo

il MUX 1 Rai in Liguria e, pertanto, è stato richiesto un nuovo progetto radioelettrico per la rete dell'emittente ITALIA 7 canale 46.

Infine, per quanto concerne la possibilità di istituire di un tavolo di lavoro Rai - M.I.S.E., per la risoluzione delle problematiche dei MUX Rai a livello nazionale, si segnala il 1° agosto 2013 è stato sottoscritto un accordo procedimentale tra il Ministero dello sviluppo economico, l'AGCOM e la Rai per l'adozione delle misure necessarie alla risoluzione delle problematiche a livello nazionale del DVB-T Rai.

Ribadisce in conclusione di aver segnalato alle competenti strutture del Ministero di assegnare rilievo prioritario alle problematiche di ricezione che sono state registrate in Liguria.

ALLEGATO 4

5-01703 Fragomeli: Difficoltà di ricezione dei canali Rai nei comuni facenti parte di alcune comunità montane in provincia di Lecco.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito alle problematiche di ricezione dei canali Rai nella provincia di Lecco a seguito dello *switch off*, dalle informazioni acquisite presso gli Uffici territoriali competenti del MiSE e presso la Rai è emerso quanto segue.

Nelle zone della comunità montana della Valsassina, Val D'Esino e Valvarone (provincia di Lecco) risulta che la copertura del segnale del Mux 1, che diffonde i programmi Rai 1, Rai 2, Rai 3 e Rai news, non è inferiore alla precedente copertura analogica e, pertanto, assolve di per sé, gli obblighi del Servizio Pubblico Radiotelevisivo della società concessionaria.

Ritiene tuttavia evidente che, al di là di tali obblighi, il problema evidenziato nell'interrogazione esiste. Si impegna pertanto a trasmettere una segnalazione alla RAI, perché rafforzi le proprie iniziative per migliorare sotto il profilo qualitativo

e quantitativo la ricezione nelle zone indicate. Ritiene altresì utile assumere gli opportuni contatti con gli enti locali per valutare tutte le opzioni compresa quella prospettata dall'articolo 30 del decreto legislativo 31 luglio 2005 n. 177 (Testo unico dei servizi di media audiovisivi e radiofonici), che prevede, previa preventiva autorizzazione da parte del MiSE, l'installazione e l'esercizio di impianti ripetitori privati, destinati esclusivamente alla ricezione e trasmissione via etere simultanea e integrale dei programmi radiofonici e televisivi diffusi in ambito nazionale e locale. Detta autorizzazione potrà essere rilasciata ai comuni, comunità montane o ad altri enti locali o consorzi di enti locali, su un'estensione territoriale limitata alla circoscrizione dell'ente richiedente, tenendo conto della particolarità delle zone di montagna.

ALLEGATO 5

7-00017 Caparini: Limiti alla diffusione di programmi nazionali su emittenti televisive locali.**NUOVO TESTO APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

La IX Commissione,

premesso che:

lo spirito delle più recenti normative comunitarie è quello di garantire la libera circolazione e il commercio dei programmi televisivi, anche al fine di perseguire l'obiettivo di impedire la formazione di posizioni dominanti nel settore televisivo, tanto che la direttiva 2010/13/UE che modifica la 89/552/CEE nel regolamentare l'esercizio delle attività televisive recita: « È essenziale che gli Stati membri vigilino affinché non si commettano atti pregiudizievoli per la libera circolazione e il commercio delle trasmissioni televisive o tali da favorire la formazione di posizioni dominanti comportanti limitazioni del pluralismo e della libertà dell'informazione televisiva nonché dell'informazione in genere »;

il contratto di servizio tra RAI e il Ministero dello sviluppo economico all'articolo 23 (qualità del servizio) prevede che: « la Rai individua nella qualità audiovisiva un tratto distintivo e irrinunciabile dell'offerta del servizio pubblico. La programmazione Rai è diffusa attraverso le reti di radiodiffusione terrestre in tecnica digitale ed analogica e via satellite con una elevata qualità di immagine e suono, dedicando ad ogni canale l'opportuna capacità trasmissiva...; la Rai riconosce la qualità tecnica del servizio di radiodiffusione quale obiettivo strategico del servizio pubblico [...] monitora costantemente la qualità tecnica del servizio ed esercita ogni azione pre-

ventiva e correttiva al fine di garantire il permanere di alti standard qualitativi; assicura un costante rapporto con l'utenza, per raccogliere segnalazioni di problematiche di qualità tecnica; [...] assicura una idonea informazione ai cittadini per la migliore funzione dei servizi; nell'ambito della disponibilità delle frequenze e tenendo conto della specificità della missione del servizio pubblico generale radio-televisivo, il Ministero assicura alla Rai tutte quelle necessarie per risolvere situazioni interferenziali, migliorare la qualità del servizio e sperimentare nuove tecnologie diffusive [...] »;

ne deriva che la qualità del segnale costituisce un elemento essenziale del servizio pubblico radiotelevisivo;

sono numerosi i provvedimenti il Governo ha licenziato al fine di dotare la concessionaria del servizio pubblico radio-televisivo delle necessarie risorse per raggiungere la sufficiente copertura dell'intero territorio. A puro titolo esemplificativo, il Governo *pro tempore* ha accolto l'ordine del giorno 9/4086/182 (Strizzolo, Viola) in sede di conversione del decreto « mille-proroghe » che, destinava una parte di fondi per risolvere i problemi di copertura individuati nella zona a confine tra Veneto e Friuli. Le molte criticità da più parti rilevate sono tutt'oggi irrisolte a causa della mancanza di risorse;

nella precedente legislatura è stata discussa la risoluzione 7-00697 Meta che

impegnava il Governo « a valutare ogni attività da porre in essere nei confronti della RAI a fronte dell'evidente mancato adempimento degli obblighi previsti dal vigente contratto di servizio » e « ad assumere iniziative, anche normative, per prevedere forme di indennizzo in favore di quei cittadini che hanno sostenuto spese documentate per effettuare interventi tecnici sulle antenne in seguito al passaggio al digitale terrestre »;

la legge 13 dicembre 2010, n. 220 (legge di stabilità 2011), all'articolo 1, comma 8, ha previsto l'avvio di procedure per l'assegnazione di diritto d'uso di frequenze radioelettriche da destinare ai servizi di comunicazione elettronica mobili in larga banda con l'utilizzo della banda 790-862 MHz;

ai sensi delle disposizioni di cui all'articolo 4 del decreto legge 31 marzo 2011, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 maggio 2011, n. 75; tali procedure sono state attuate esclusivamente per le emittenti televisive locali operanti nelle aree in cui ha avuto luogo il passaggio alla trasmissione televisiva in tecnica digitale alla data del 1° gennaio 2011, attraverso l'obbligo del rilascio delle frequenze televisive (canali da 61 a 69) in uso operanti sulla banda 790-862 MHz e, sempre con riferimento alle emittenti televisive locali operanti in dette aree, mediante la successiva predisposizione, da parte del Ministero dello sviluppo economico, di appositi bandi di gara per l'assegnazione dei diritti d'uso;

il decreto ministeriale 13 gennaio 2012 del Ministero dello sviluppo economico dispone l'attribuzione di misure compensative alle emittenti locali collocate in posizione utile in apposite graduatorie regionali in cambio del rilascio volontario delle frequenze loro assegnate operanti sulla banda 790-862 MHz;

la Conferenza ITU di Ginevra ha stabilito che a partire dal 2016 saranno destinate agli operatori delle telecomunicazioni per i servizi di banda larga mobile

anche le frequenze attualmente in uso alle emittenti televisive locali operanti sulla banda 700 MHz;

in base alla legge 13 dicembre 2010, n. 220, articolo 1, comma 11, il Ministero dello sviluppo economico e l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni prevedono ulteriori obblighi per i titolari dei diritti d'uso delle radiofrequenze destinate alla diffusione di servizi di media audiovisivi, ai fini di un uso più efficiente dello spettro e della valorizzazione e promozione delle culture regionali e locali;

in conseguenza di tale obbligo, l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni ha emanato la delibera n. 353/11/CONS recante « nuovo Regolamento relativo alla radiodiffusione televisiva in tecnica digitale »;

l'obbligo, stabilito dall'articolo 3, comma 13, della già citata delibera n. 353/11/CONS del possesso di determinati requisiti di capitale sociale e numero di dipendenti impiegati per le società di capitali ai fini dell'ottenimento dell'autorizzazione per esercitare l'attività di fornitori di servizi di media audiovisivi in ambito locale non è più in vigore avendo trovato applicazione sino al 4 luglio 2012, data di definitiva cessazione delle trasmissioni televisive in tecnica analogica;

l'articolo 18, comma 3, lettera a), della citata delibera n. 353/11/CONS ha disposto che l'operatore di rete in ambito locale, fermo il rispetto delle quote di riserva di capacità trasmissiva stabilita dall'articolo 8, comma 2, del decreto legislativo 31 luglio 2005, n. 177, Testo unico dei servizi di media audiovisivi e radiofonici a favore dei soggetti autorizzati a fornire i contenuti televisivi e degli obblighi di *must carry*, possa fornire capacità trasmissiva necessaria a trasportare due programmi nazionali per ciascun multiplex;

la disposizione prevista dall'articolo 18, comma 3, lettera a) della delibera n. 353/11/CONS non contribuisce ad avviso dei firmatari del presente atto a

perseguire gli obiettivi di piena concorrenza del mercato televisivo, in quanto non consente alle nuove figure di operatore di rete locale di competere ad armi pari con gli operatori nazionali;

gli obblighi di *must carry* previsti per le emittenti televisive locali dall'articolo 27, comma 1, della delibera 353/11/CONS appaiono evidentemente superati dagli eventi in quanto i fornitori di servizi media audiovisivi non più in possesso di frequenza o hanno cessato l'attività o vengono trasportati dagli altri operatori di rete in ambito locale;

le misure di sostegno alle emittenti televisive locali previste dall'articolo 27, comma 10, della legge n. 448 del 1998, sono state ridotte di 20 milioni di euro per il 2013 e di 30 milioni di euro nel 2014 dalle disposizioni contenute nel decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 135;

l'articolo 18, comma 3, lettera a) della delibera n. 353/11/CONS dell'AGCOM è stato superato dall'articolo 15, comma 6-bis, del decreto legislativo 31 luglio 2005, n. 177, e successive modificazioni (introdotte dall'articolo 9, comma 3 della legge 15 dicembre 2011, n. 217) che ha espressamente limitato la possibilità di veicolare contenuti nazionali da parte degli operatori di rete locali per la tv digitale terrestre;

in conseguenza della crisi economica e del conseguente contrarsi del mercato pubblicitario molte emittenti televisive locali che già versavano in condizione di grande sofferenza per aver sostenuto ingenti investimenti per la conversione in tecnica digitale degli impianti di trasmissione si sono viste costrette a ricorrere alla cassa integrazione, mobilità e/o licenziamento. La possibilità di trasportare il segnale della concessionaria pubblica ovvero di stipulare accordi con gli enti locali per la copertura delle aree oggi non illuminate consentirebbe di raggiungere il duplice obiettivo di fornire ai cittadini un servizio di pubblica utilità dando alle emittenti locali uno strumento di sviluppo industriale,

impegna il Governo

alla luce delle difficoltà economiche in cui le emittenti locali si trovano, a valutare la possibilità, nell'ambito dei provvedimenti di riforma del settore, di modificare l'articolo 15, comma 6-bis, del decreto legislativo 31 luglio 2005, n. 177, al fine di superare l'attuale limitazione circa il trasporto dei programmi nazionali nei multiplex delle televisioni locali.

(8-00058) « Caparini, Marguerettaz ».

ALLEGATO 6

Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (C. 731 Velo ed altri e C. 1588 Governo).

TESTO UNIFICATO ADOTTATO COME TESTO BASE

ART. 1.

(Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285).

1. Il Governo è delegato ad adottare, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri per la pubblica amministrazione e la semplificazione, dell'interno, della giustizia e, per i profili di competenza, con gli altri Ministri interessati, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, e nel rispetto della procedura di cui ai commi 2, 3 e 4 del presente articolo, uno o più decreti legislativi recanti disposizioni intese a rivedere e riordinare la disciplina del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, di seguito denominato « codice della strada », apportandovi le modifiche necessarie in conformità ai principi e criteri direttivi di cui all'articolo 2 della presente legge.

2. Entro sette mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Governo trasmette gli schemi dei decreti legislativi di cui al comma 1 alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica per l'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari.

3. Ciascuna delle Commissioni parlamentari di cui al comma 2 esprime il

proprio parere entro sessanta giorni dall'assegnazione, indicando specificamente eventuali disposizioni ritenute non conformi ai principi e criteri direttivi stabiliti dall'articolo 2.

4. Il Governo, entro i successivi trenta giorni, esaminati i pareri di cui al comma 3, ritrasmette alle Camere, con le sue osservazioni e con le eventuali modificazioni, il testo per il parere definitivo delle Commissioni parlamentari, che deve essere espresso entro trenta giorni dall'assegnazione.

ART. 2.

(Principi e criteri direttivi).

1. Al fine di conseguire gli obiettivi della tutela della sicurezza stradale, dell'efficienza nell'organizzazione e della semplificazione delle procedure, nonché della razionalizzazione, proporzionalità ed efficacia degli istituti sanzionatori, i decreti legislativi di cui all'articolo 1, conformandosi ai principi di delegificazione e semplificazione, informano le disposizioni del codice della strada e della disciplina applicativa in materia di regolazione dell'uso degli spazi fruibili per la mobilità stradale, di circolazione negli ambiti urbani, di norme di comportamento e relative sanzioni, ad un principio di garanzia della sicurezza di tutti gli utenti della strada, in particolare di quelli maggior-

mente vulnerabili, sulla base dei seguenti criteri direttivi:

a) riorganizzazione delle disposizioni del codice della strada secondo criteri di coerenza e di armonizzazione con le norme di settore nazionali, dell'Unione europea o derivanti da accordi internazionali, nonché con le norme relative alle competenze delle regioni e degli enti locali, con particolare riferimento ai poteri dello Stato nei confronti degli enti proprietari e gestori delle strade;

b) conferimento ad atti normativi secondari della competenza per l'attuazione della normativa europea armonizzata, salva diversa previsione della legge di delegazione europea;

c) semplificazione del testo del codice della strada, orientandolo alla disciplina dei comportamenti degli utenti della strada, alle conseguenti previsioni sanzionatorie e alla regolazione dello spazio stradale e del suo utilizzo;

d) revisione e rafforzamento delle misure finalizzate allo sviluppo della mobilità sostenibile e al miglioramento della sicurezza stradale in ambito urbano, con particolare riferimento all'utenza vulnerabile, prevedendo:

1) misure per la tutela dell'utenza vulnerabile, idonee a limitare, attraverso prescrizioni comportamentali e relative sanzioni, nonché attraverso regole di progettazione stradale, comportamenti pericolosi verso terzi, in particolare nelle aree urbane e ovunque vi siano condizioni di promiscuità delle diverse tipologie di utenza, anche attraverso la riduzione dei limiti di velocità;

2) l'obbligo per gli enti proprietari di rivedere i limiti di velocità delle strade extraurbane, secondo criteri di ragionevolezza, finalizzati ad adeguarli alle reali esigenze di sicurezza della circolazione;

3) l'introduzione di disposizioni in tema di pianificazione della viabilità e

disciplina della circolazione tali da incentivare la mobilità ciclistica e pedonale, con particolare riguardo alla sicurezza;

4) il rafforzamento delle disposizioni che favoriscono la circolazione e la sicurezza del trasporto pubblico e l'interconnessione tra questo e le altre modalità di trasporto;

5) l'introduzione di disposizioni che migliorino la sicurezza della circolazione di biciclette, ciclomotori e motoveicoli;

6) l'introduzione di una specifica disciplina per l'ambito urbano, che recepisca le principali innovazioni introdotte in altri Paesi europei per la sicurezza dell'utenza vulnerabile, con particolare riferimento ai concetti di « spazio condiviso », « zona d'incontro » e « principio di prudenza », che assegnano la precedenza agli utenti vulnerabili e assicurano la convivenza delle funzioni residenziali e commerciali con quelle di mobilità;

7) la definizione, nella classificazione dei veicoli, della bicicletta e di veicoli a pedali adibiti al trasporto, pubblico e privato, di merci e di persone, nonché l'individuazione dei criteri e delle modalità per l'identificazione delle biciclette, attraverso l'apposizione facoltativa di apposito numero di telaio e l'annotazione dello stesso nel sistema informativo del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale;

8) introduzione di disposizioni in tema di classificazione delle motoslitte e disciplina delle relative caratteristiche costruttive e funzionali, nonché disciplina della loro circolazione su strada attraverso la previsione di un apposito contrassegno identificativo, di documenti di circolazione e di guida e di obblighi assicurativi per la responsabilità civile verso terzi;

e) aggiornamento e ammodernamento delle disposizioni concernenti la progettazione dello spazio stradale e della segnaletica, in particolare prevedendo:

1) il riassetto della disciplina concernente la classificazione, la costruzione e

la tutela delle strade, delle fasce di rispetto, degli accessi e delle diramazioni, della pubblicità e di ogni forma di occupazione del suolo stradale, finalizzata in particolare al miglioramento delle condizioni di sicurezza da offrire agli utenti della strada;

2) disposizioni miranti alla limitazione della presenza a bordo strada di ostacoli fissi artificiali, quali i supporti della segnaletica commerciale e stradale e delle barriere di sicurezza, al fine di ridurre le condizioni di pericolo per ciclomotori e motoveicoli;

3) l'attribuzione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del compito di predisporre, nel rispetto delle norme di progettazione stradale, linee di indirizzo destinate agli enti proprietari delle strade, concernenti la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e arredi urbani che migliorino la sicurezza degli utilizzatori di veicoli a due ruote, dei pedoni e, in generale, dell'utenza vulnerabile;

4) criteri atti alla riduzione dell'uso della segnaletica stradale e all'aggiornamento della stessa secondo principi di semplificazione e di organicità, tenendo conto delle diverse tipologie di utenza, in particolare di quella ciclistica;

f) riordino della normativa concernente gli strumenti di pianificazione della mobilità, della circolazione e della sicurezza stradale, con la previsione, per ciascun livello di governo territoriale, di un unico strumento di programmazione e con l'introduzione di adeguate modalità di raccordo e coordinamento tra strumenti di pianificazione relativi a livelli territoriali diversi, nonché con la previsione di meccanismi sanzionatori per gli enti inadempienti, anche attraverso l'esclusione dai finanziamenti eventualmente previsti dai piani sovraordinati;

g) riordino delle disposizioni riguardanti l'esercizio dei compiti di polizia stradale e le relative abilitazioni, mediante la specializzazione delle funzioni svolte

dalle diverse forze di polizia e corpi armati, nonché il potenziamento del ricorso ai servizi ausiliari di polizia stradale, tenendo conto degli assi viari, compresi quelli autostradali, e delle condizioni di particolare necessità e urgenza a cui può essere connessa l'attivazione dei predetti servizi ausiliari; creazione di una banca dati unica relativa alle infrazioni stradali, condivisa da tutti gli organi che svolgono compiti di polizia stradale;

h) introduzione di disposizioni volte a favorire la diffusione e l'installazione di sistemi telematici idonei a rilevare, anche attraverso il collegamento automatico con l'archivio nazionale dei veicoli, istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché con gli altri enti e organismi pubblici competenti, l'inosservanza delle disposizioni in materia di circolazione dei veicoli, con particolare riferimento alla circolazione in aree o in condizioni sensibili sotto il profilo sanitario e ambientale, alla verifica della corretta conduzione di guida, alle prescrizioni relative al trasporto di merci pericolose, alla tracciabilità dei veicoli per il trasporto di merci anche al fine di contrastare pratiche di cabotaggio illegale, nonché alla massa complessiva a pieno carico dei veicoli stessi, anche al fine di verificare e sanzionare la responsabilità del conducente per danneggiamento della sede stradale in occasione di circolazione con eccesso di carico;

i) revisione della disciplina sanzionatoria, anche modificando l'entità delle sanzioni, secondo principi di ragionevolezza, proporzionalità, effettività e non discriminazione, in particolare prevedendo:

1) la graduazione delle sanzioni in funzione della gravità, della reiterazione e dell'effettiva pericolosità del comportamento, anche con l'introduzione di meccanismi premiali in relazione a comportamenti virtuosi e di misure riduttive dell'entità delle sanzioni in caso di assolvimento dell'obbligo del pagamento in tempi brevi;

2) la semplificazione e riduzione del numero delle classi sanzionatorie;

3) l'inasprimento delle sanzioni per comportamenti direttamente o indirettamente pericolosi e lesivi dell'incolumità e della sicurezza degli utenti della strada, in ragione anche del loro grado di vulnerabilità, stimato sia distinguendo la categoria di utenza motorizzata da quella non motorizzata, sia con riferimento al livello di esposizione al rischio dei soggetti afferenti a ciascuna delle due categorie. Sarà altresì prevista per i reati di omicidio colposo con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, di cui ai commi secondo e terzo dell'articolo 589 del codice penale, la pena amministrativa accessoria della revoca della patente e dell'inibizione alla guida sul territorio nazionale a tempo indeterminato;

4) la qualificazione giuridica della decurtazione dei punti dalla patente di guida come sanzione amministrativa accessoria, prevedendo altresì che la comunicazione della decurtazione costituisca atto amministrativo definitivo, e la limitazione a casi tassativi e specifici della possibilità di sostituire la decurtazione dei punti con il pagamento di una sanzione pecuniaria;

5) misure volte ad assicurare l'efficacia delle sanzioni relative alla violazione dell'obbligo di assicurazione del veicolo per responsabilità civile;

6) la semplificazione e trasparenza dei procedimenti per l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie e accessorie, nonché delle misure cautelari relative ai documenti di circolazione e di guida;

7) la revisione del sistema dell'accertamento degli illeciti amministrativi, anche in relazione ai nuovi strumenti di controllo a distanza che consentono l'accertamento della violazione con contestazione differita, e la connessa revisione del regime delle spese;

8) il coordinamento della durata delle misure cautelari disposte dall'autorità amministrativa con la pendenza dei procedimenti penali instaurati in relazione alle medesime fattispecie;

9) la revisione delle procedure concernenti l'utilizzo dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie, in particolare prevedendo che, quando la violazione è accertata da funzionari, ufficiali e agenti dello Stato, una percentuale non inferiore al 15 per cento delle relative entrate sia destinata ad alimentare uno specifico Fondo, da istituire nello stato di previsione del Ministero dell'interno, le cui risorse saranno finalizzate all'intensificazione dei controlli su strada e una percentuale non inferiore al 20 per cento delle medesime entrate sia destinata ad alimentare uno specifico Fondo, da istituire nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, finalizzato a finanziare il Piano nazionale della sicurezza stradale e i relativi programmi attuativi;

10) l'introduzione dell'obbligo di rendicontazione, da parte degli enti titolari di funzioni di polizia stradale e/o proprietari di strade, dei proventi delle sanzioni amministrative, e la disciplina dei criteri della rendicontazione ed eventuali meccanismi sanzionatori per gli enti inadempienti;

l) revisione e coordinamento del sistema dei ricorsi amministrativi e giurisdizionali, ai fini della semplificazione della procedura, dell'alleggerimento degli oneri amministrativi a carico dei cittadini e dell'eliminazione di duplicazioni, individuando, eventualmente, ambiti di competenza a conoscere diversi in relazione ai motivi di legittimità e di merito;

m) semplificazione delle procedure previste per il ricorso al prefetto, prevedendo:

1) la presentazione del ricorso esclusivamente all'organo accertatore, che, previa istruttoria, lo trasmette al prefetto per la decisione;

2) l'eliminazione dell'obbligo di procedere all'audizione dell'interessato che ne abbia fatto richiesta;

3) l'allineamento del termine per il ricorso al prefetto a quello previsto per il ricorso al giudice di pace;

4) l'obbligo per i dipendenti delle prefetture e per i loro parenti di ricorrere nella sede limitrofa a quella di appartenenza;

n) espressa previsione dell'applicabilità degli istituti della decurtazione di punteggio dalla patente di guida, del ritiro, della sospensione e della revoca della stessa, nei confronti di conducenti minorenni, anche in deroga alle disposizioni della legge 24 novembre 1981, n. 689;

o) attribuzione al Ministero della salute del compito di adottare linee guida cogenti in relazione alle attività di accertamento dei requisiti psicofisici per il conseguimento e il rinnovo della patente, con riferimento sia a quelle svolte dalle commissioni mediche locali, sia a quelle svolte dai medici monocratici e previsione, a fini di sicurezza, che il rinnovo di validità della patente dei conducenti con età superiore a ottanta anni abbia la durata di un anno;

p) revisione dei soggetti abilitati all'accertamento dei requisiti psicofisici per il conseguimento della patente, prevedendo l'esclusione dei medici militari in quiescenza;

q) previsione che la misura relativa ai limiti di potenza specifica, riferita alla tara, dei veicoli la cui guida è consentita ai neopatentati con patente di categoria B:

1) non si applichi quando a fianco del conducente neopatentato si trovi, in funzione di istruttore, una persona di età non superiore a sessantacinque anni, munita di patente valida per la stessa categoria, conseguita da almeno dieci anni, ovvero valida per la categoria superiore;

2) abbia in ogni caso una durata non superiore a sei mesi, quando il predetto conducente neopatentato, nel medesimo intervallo di tempo, non si sia reso responsabile di violazioni a norme comportamentali del Codice della strada da cui derivi decurtazione di punteggio;

3) si applichi ai conducenti di età superiore a ottanta anni, fatta salva la possibilità per gli stessi di rinnovare a tal fine i requisiti di idoneità psicofisica previsti con visita presso una commissione medica locale, con oneri a carico del richiedente;

r) definizione dei criteri di classificazione dei veicoli atipici, compresi i veicoli di interesse storico e collezionistico, nonché dei requisiti minimi per la circolazione degli stessi;

s) disciplina generale e specificazione delle modalità di sosta e di transito dei veicoli adibiti al servizio di invalidi;

t) regolare le specifiche condizioni di circolazione dei veicoli adibiti al soccorso stradale, anche nella condizione di servizio medico, con particolare riferimento all'esenzione dal pagamento delle tariffe autostradali e alla possibilità di trasportare familiari della persona soccorsa;

u) introduzione di apposite disposizioni riguardanti la circolazione dei veicoli sulla rete stradale e autostradale nel periodo invernale, in presenza di fenomeni atmosferici di particolare intensità, al fine di preservare l'incolumità degli utenti e di garantire idonei livelli di circolazione veicolare.

2. Il Governo è autorizzato ad adottare, entro il termine previsto dal comma 1 dell'articolo 1 e nel rispetto dei principi e criteri direttivi di cui al comma 1 del presente articolo, regolamenti ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, e successive modificazioni, per la disciplina, prevista dal codice della strada o da altre norme vigenti, delle materie di seguito elencate:

a) caratteristiche dei veicoli eccezionali e trasporti in condizioni di eccezionalità;

b) disciplina della massa limite e della sagoma limite dei veicoli adibiti all'autotrasporto e dei carichi sporgenti trasportati;

c) caratteristiche specifiche della segnaletica stradale, al fine, oltre che di assicurare la conformità con le norme internazionali in materia e il rispetto dei principi e criteri direttivi di cui al comma 1, di perseguire particolari esigenze, quali la riconoscibilità dei passaggi a livello e la sicurezza delle gallerie, nonché di tenere conto di criteri di parità di genere;

d) disciplina della manutenzione degli apparati destinati alle segnalazioni stradali luminose, con particolare riguardo all'esigenza di ridurre i consumi energetici;

e) classificazione, destinazione, caratteristiche costruttive, di equipaggiamento e di identificazione dei veicoli, accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione, omologazione e controlli di conformità, al fine di adeguarli alle nuove tipologie conseguenti ai processi di innovazione tecnica e tecnologica del settore, nonché di garantire adeguati livelli di sicurezza della circolazione;

f) semplificazione delle procedure che disciplinano le modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione, al fine di snellire gli adempimenti richiesti all'utente;

g) classificazione e impiego dei veicoli in relazione all'uso cui sono adibiti, anche con riguardo alle macchine agricole e operatrici, in relazione alla disciplina europea in materia di limite di massa, di massa rimorchiabile e di traino, e alla loro circolazione su strada; coordinamento della disciplina delle macchine operatrici quali veicoli con la corrispondente normativa dell'Unione europea in materia di macchine;

h) procedure di ammissione alla circolazione, immatricolazione e cessazione dalla circolazione dei veicoli a motore, anche atipici;

i) disciplina dell'utilizzo di targhe sostitutive per motoveicoli in occasione di competizioni sportive, per prevenire il danneggiamento o la perdita delle targhe originali;

l) istruzioni tecniche per gli itinerari ciclabili e per l'utilizzo di strumenti di moderazione della velocità.

3. I regolamenti di cui al comma 2 individuano espressamente le norme di legge vigenti nelle materie da essi disciplinate, di cui dispongono l'abrogazione, con effetto dalla data di entrata in vigore dei regolamenti medesimi.

4. Il Governo adotta, ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400, e successive modificazioni, ogni altra disposizione integrativa o correttiva necessaria per adeguare il regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, alle modifiche introdotte con i decreti legislativi di cui al comma 1 dell'articolo 1 della presente legge e con i regolamenti di cui al comma 2 del presente articolo.

5. Con decreti dirigenziali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono stabilite istruzioni tecniche attuative per i procedimenti amministrativi disciplinati dai regolamenti di cui ai commi 2 e 3, concernenti le modalità di semplificazione delle procedure, e, previo parere del Dipartimento della funzione pubblica della Presidenza del Consiglio dei ministri, la dematerializzazione della relativa documentazione, anche attraverso lo sviluppo delle procedure informatizzate svolte dal Centro elaborazione dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Sugli schemi di decreto di cui al presente comma è sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, nel caso in cui abbiano per oggetto procedimenti di competenza delle regioni e degli enti locali.

ART. 3.

*(Disposizioni integrative e correttive
e norme finali).*

1. Entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore di ciascuno dei decreti legislativi di cui all'articolo 1, il Governo può adottare uno o più decreti legislativi recanti disposizioni integrative e correttive degli stessi, in conformità alle procedure previste dal medesimo articolo e nel ri-

spetto dei principi e criteri direttivi di cui all'articolo 2.

2. Dall'attuazione delle disposizioni della presente legge non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

3. Le amministrazioni competenti provvedono agli adempimenti previsti dalla presente legge e dai decreti legislativi adottati in attuazione della medesima avvalendosi delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.