

COMMISSIONE PARLAMENTARE

per le questioni regionali

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Nuovo testo unificato C. 731 Velo e C. 1588 Governo (Parere alla IX Commissione della Camera) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole con osservazioni</i>) .	279
ALLEGATO (<i>Parere approvato</i>)	282
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	281

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 6 agosto 2014. — Presidenza del presidente Renato BALDUZZI.

La seduta comincia alle 14.10.

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

Nuovo testo unificato C. 731 Velo e C. 1588 Governo. (Parere alla IX Commissione della Camera).

(Esame e conclusione – Parere favorevole con osservazioni).

La Commissione inizia l'esame.

Il senatore Gianpiero DALLA ZUANNA (PD), *relatore*, introducendo l'esame, ricorda che la Commissione è chiamata a rendere alla Commissione trasporti della Camera il parere sul testo unificato di due progetti di legge in materia di riforma del codice della strada: il primo di iniziativa parlamentare (C. 731 Velo) e il secondo di iniziativa del Governo (C. 1588). Sul disegno di legge del Governo è stato acquisito

il 17 ottobre scorso il parere della Conferenza unificata, che è stato favorevole, con alcune limitate richieste di modifica, che risultano sostanzialmente recepite nel testo in esame.

Fa presente, quindi, che il testo unificato in esame è stato predisposto da un comitato ristretto nell'ambito dei lavori in sede referente e successivamente modificato dalla Commissione con l'approvazione di emendamenti.

Entrando nel merito del provvedimento, rileva che l'articolo 1 reca una delega legislativa al Governo per la modifica e il riordino del codice della strada (di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992). Sullo schema del decreto è prevista l'acquisizione del parere della Conferenza unificata, oltre a quello delle Commissioni parlamentari competenti per materia.

L'articolo 2 reca, al comma 1, i principi e criteri direttivi della delega. Al riguardo, osserva che i criteri direttivi per il riordino della disciplina di cui al codice della strada sono molto articolati.

Innanzitutto, si prevede l'armonizzazione del codice della strada con le norme di settore nazionali, europee o internazionali, nonché con le norme relative alle

competenze delle regioni e degli enti locali, con particolare riguardo ai poteri dello Stato nei confronti degli enti proprietari e gestori delle strade. Il Governo deve poi provvedere a: semplificare il codice; incentivare la mobilità sostenibile; tutelare l'utenza vulnerabile; far rivedere i limiti di velocità sulle strade extraurbane secondo criteri di ragionevolezza; promuovere il trasporto pubblico; incentivare la mobilità ciclistica e pedonale, anche consentendo l'accesso delle biciclette, dei ciclomotori e dei motocicli alle corsie riservate ai mezzi pubblici; curare la sicurezza degli utenti della strada vulnerabili; assicurare l'identificabilità delle biciclette; consentire la circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali ai motocicli di cilindrata superiore a 120 cc. guidati da maggiorenni; aggiornare le disposizioni sulla progettazione dello spazio stradale e della segnaletica; riordinare le disposizioni riguardanti i compiti di polizia stradale e le relative abilitazioni; creare una banca dati unica relativa alle infrazioni stradali; rafforzare i controlli sulle attività di revisione dei veicoli e di consulenza automobilistica; favorire la diffusione di sistemi telematici per il rilevamento delle infrazioni e per l'accesso e la gestione dei dati relativi ai veicoli, alle patenti di guida, alle infrazioni e agli incidenti stradali; rivedere la disciplina sanzionatoria secondo principi di ragionevolezza, proporzionalità, effettività e non discriminazione, tra l'altro introducendo il reato di «omicidio stradale», per il caso in cui qualcuno cagioni la morte di una persona con violazione delle norme sulla circolazione stradale; rivedere il sistema dei ricorsi amministrativi e giurisdizionali per semplificarli; estendere ai conducenti minorenni gli istituti della decurtazione di punteggio dalla patente, del ritiro, della sospensione e della revoca della stessa; rivedere le regole per il conseguimento della patente per assicurare la puntuale verifica sia delle cognizioni teoriche sia delle capacità pratiche e dei comportamenti di guida; rivedere i soggetti abilitati all'accertamento dei requisiti psicofisici per il conseguimento della patente, escludendo i medici in quiete;

definire i criteri di classificazione dei veicoli atipici, compresi i veicoli di interesse storico e collezionistico; disciplinare la sosta e il transito dei veicoli adibiti al servizio di invalidi, inasprendo le sanzioni per l'utilizzo improprio del contrassegno o l'occupazione abusiva degli spazi riservati; regolare la circolazione dei veicoli adibiti al soccorso stradale, tra l'altro esentandole dal pagamento delle tariffe autostradali; coordinare le prescrizioni sulla circolazione dei veicoli sulla rete stradale e autostradale nel periodo invernale, in presenza di fenomeni atmosferici di particolare intensità.

Tra i criteri direttivi cui il Governo è chiamato a conformarsi c'è anche quello di riordinare la normativa sugli strumenti di pianificazione della mobilità, della circolazione e della sicurezza stradale, anche per rendere più efficiente la mobilità, prevedendo, per ciascun livello di governo territoriale, un unico strumento di programmazione e introducendo modalità di raccordo e coordinamento tra strumenti di pianificazione relativi a livelli territoriali diversi, con meccanismi sanzionatori per gli enti inadempienti, che prevedano anche l'esclusione dai finanziamenti eventualmente previsti dai piani sovraordinati.

Osserva, quindi, che i decreti legislativi dovranno poi demandare al Ministero della salute l'adozione di linee guida cogenti per le 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. Si dovrà comunque prevedere, a fini di sicurezza, che la validità della patente per le persone con più di ottanta anni sia rinnovata per un anno e che la verifica ai fini del rinnovo avvenga senza costi aggiuntivi per gli interessati.

Oltre a recare una delega legislativa, il provvedimento autorizza il Governo ad adottare, nel rispetto dei medesimi principi e criteri direttivi stabiliti per la delega legislativa, anche regolamenti di delegificazione per la disciplina di aspetti più tecnici: tra cui le caratteristiche dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizioni di

eccezionalità; la massa limite e della sagoma limite dei veicoli adibiti all'autotrasporto e dei carichi sporgenti trasportati; le caratteristiche specifiche della segnaletica stradale; la manutenzione degli apparati destinati alle segnalazioni stradali luminose.

Il Governo viene altresì autorizzato a rivedere il regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada, per adeguarlo alle modifiche che saranno introdotte con i decreti attuativi della delega legislativa.

È previsto, inoltre, che con decreti dirigenziali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti siano stabilite le istruzioni tecniche attuative per i procedimenti amministrativi disciplinati dai regolamenti anzidetti. Sugli schemi dei decreti dirigenziali, nel caso in cui abbiano per oggetto procedimenti di competenza delle regioni o degli enti locali, è previsto – come è stato richiesto dalla Conferenza unificata – il parere di quest'ultima.

Fa presente, infine, che l'articolo 3 autorizza il Governo ad introdurre disposizioni integrative e correttive dei decreti legislativi adottati nell'esercizio della delega legislativa: questo entro un anno dall'entrata in vigore degli stessi, e con la stessa procedura prescritta per la loro adozione (quindi anche con il parere della Conferenza unificata).

Alla luce delle considerazioni svolte, formula una proposta di parere favorevole con osservazioni (*vedi allegato*).

Il senatore Raffaele RANUCCI (PD) annuncia il voto favorevole sulla proposta di parere predisposta dal relatore, apprezzando in particolare la seconda delle due osservazioni inserite, volta ad includere anche i medici di base tra i soggetti abilitati all'accertamento dei requisiti psi-

co-fisici per il conseguimento o il rinnovo della patente.

Il presidente Renato BALDUZZI, condividendo l'opportunità dell'inserimento della suddetta osservazione, auspica che i medici di base esercitino il compito loro assegnato nell'effettivo interesse del soggetto richiedente oltre che della collettività.

Il deputato Florian KRONBICHLER (SEL), annunciando la propria astensione sulla proposta di parere del relatore, fa presente che a suo avviso il codice della strada dovrebbe contenere misure tese a disincentivare l'utilizzo delle automobili private.

Il senatore Gianpiero DALLA ZUANNA (PD), *relatore*, replica al rilievo formulato dal deputato Kronbichler facendo notare che l'articolo 2, comma 1, lettera *d*) del testo in esame prevede, tra i principi e i criteri direttivi, il rafforzamento delle misure finalizzate allo sviluppo della mobilità sostenibile e al miglioramento della sicurezza stradale in ambito urbano, con particolare riferimento all'utenza vulnerabile (in particolare, bambini, disabili, anziani, pedoni e ciclisti).

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di parere del relatore.

La seduta termina alle 14.20.

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.20 alle 14.25.

ALLEGATO

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

PARERE APPROVATO

La Commissione parlamentare per le questioni regionali,

esaminato il testo unificato dei progetti di legge C. 731 Velo e 1588 Governo, recante delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;

rilevato che:

il provvedimento reca prevalentemente disposizioni in materia di sicurezza stradale, che la giurisprudenza costituzionale riconduce alla competenza esclusiva dello Stato in materia di ordine pubblico e sicurezza (articolo 117, secondo comma, lettera *h*), della Costituzione) (sentenze n. 428 del 2004 e n. 9 del 2009); quanto alla disciplina delle sanzioni amministrative per le infrazioni al codice della strada, si applica il principio generale secondo cui la competenza a stabilire le sanzioni rientra in quella a porre i precetti la cui violazione viene sanzionata (sentenza n. 428 del 2004); per le successive fasi contenziose, amministrativa e giurisdizionale, viene in rilievo la competenza legislativa esclusiva dello Stato nelle materie della giustizia amministrativa e della giurisdizione (articolo 117, secondo comma, lettera *l*), della Costituzione);

sugli schemi dei decreti legislativi per il riordino della disciplina del codice della strada, come pure sugli schemi degli eventuali decreti legislativi integrativi e correttivi, è previsto il parere della Conferenza unificata (articolo 1, comma 1; articolo 3, comma 1);

tra i criteri direttivi che il Governo è chiamato a seguire nell'esercizio della delega legislativa per il riordino della disciplina del codice della strada c'è quello della riorganizzazione del codice della strada secondo criteri di coerenza e di armonizzazione, tra l'altro, con le norme relative alle competenze delle regioni e degli enti locali, con particolare attenzione ai poteri dello Stato nei confronti degli enti proprietari e gestori delle strade (articolo 2, comma 1, lett. *a*));

tra i medesimi criteri direttivi c'è altresì quello del « riordino della normativa concernente gli strumenti di pianificazione della mobilità, della circolazione e della sicurezza stradale, anche al fine di rendere più efficiente la mobilità, 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 » (articolo 2, comma 1, lett. *f*));

sempre tra i criteri direttivi, l'articolo 2, comma 1, lett. *p*), indica quello della « revisione dei soggetti abilitati all'accertamento dei requisiti psico-fisici per il conseguimento della patente, prevenendo l'esclusione dei medici in quiete-scienza »: in sede di tale revisione potrebbe essere opportuno includere tra i soggetti

abilitati anche i medici di base dei soggetti richiedenti, i quali sono coloro che meglio sono in grado di giudicare dell'idoneità alla guida dei singoli individui, in quanto ne conoscono lo stato di salute e le caratteristiche attitudinali;

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

a) si valuti l'opportunità di riformulare l'articolo 2, comma 1, lett. *f)*, al fine di chiarire che si intende prevedere uno strumento di programmazione della mo-

bilità unico « per ciascun ente territoriale competente per il proprio livello di governo » (vale a dire per ogni regione e per ogni ente locale), e non, invece, uno strumento unico « per ciascun livello di governo »;

b) all'articolo 2, comma 1, lett. *p)*, si valuti l'opportunità di prevedere che, tra i soggetti abilitati all'accertamento dei requisiti psico-fisici per il conseguimento (o il rinnovo) della patente, siano inclusi, per le ragioni chiarite nelle premesse, anche i medici di base dei soggetti richiedenti, la cui organizzazione compete alle regioni nell'ambito del servizio sanitario.