

X COMMISSIONE PERMANENTE

(Attività produttive, commercio e turismo)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Variazione nella composizione della Commissione	61
Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Testo unificato C. 731 Velo ed altri e C. 1588 Governo (Parere alla IX Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>)	61
Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di cooperazione in materia di navigazione satellitare tra l'Unione europea e i suoi Stati membri e il Regno di Norvegia, fatto a Bruxelles il 22 settembre 2010. C. 2277 Governo, approvato dal Senato (Parere alla III Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>)	63

SEDE CONSULTIVA

Martedì 9 settembre 2014. — Presidenza del vicepresidente Ignazio ABRIGNANI.

La seduta comincia alle 13.30.

Variazione nella composizione della Commissione.

Ignazio ABRIGNANI, *presidente*, comunica che il deputato Elisa Mariano (PD) ha cessato di fare parte della Commissione, e che il deputato Chiara Scuvera (PD) è entrato a farne parte.

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

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

(Parere alla IX Commissione).

(*Esame e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Guido GALPERTI (PD), *relatore*, ricorda che la X Commissione è chiamata ad esprimere il prescritto parere, alla IX Commissione trasporti, sul nuovo testo unificato, come risultante dagli emendamenti approvati, degli abbinati progetti di legge (C. 731 Velo ed altri e C. 1588 Governo) recanti delega al governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Il provvedimento nel suo complesso è costituito da tre articoli: l'articolo 1 prevede una delega al Governo per l'adozione entro dodici mesi dall'entrata in vigore della legge, di decreti legislativi di modifica e riordino del codice della strada (decreto legislativo n. 285/1992). L'articolo poi reca la disciplina dei successivi passaggi procedurali previsti finalizzati all'adozione degli schemi dei decreti legislativi, dall'espressione del parere parlamentare da parte delle competenti commissioni permanenti fino all'adozione di un eventuale secondo parere.

L'articolo 2 reca l'enucleazione dei principi e criteri direttivi tra i quali merita segnalare quelli di cui:

alla lettera *a*), recante la 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;

alla lettera *d*), in materia di revisione e rafforzamento delle misure finalizzate allo sviluppo della mobilità sostenibile e al miglioramento della sicurezza stradale, con particolare riferimento all'utenza vulnerabile;

alla lettera *e*), relativa all'aggiornamento e all'ammodernamento delle disposizioni concernenti la progettazione dello spazio stradale e della segnaletica, ed in particolare i punti 3 e 4 che dispongono rispettivamente 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;

alla lettera *f*), recante il 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, nonché criteri atti alla riduzione dell'uso della segnaletica stradale e all'aggiornamento della stessa secondo principi di semplificazione e di organicità, assicurando il perseguimento degli obiettivi di visibilità e risparmio energetico, tenendo conto delle diverse tipologie di utenza, in particolare di quella ciclistica, e predisponendo una segnaletica dedicata all'utenza vulnerabile, al fine di garantirne la sicurezza;

alla lettera *g-bis*), recante introduzione di specifiche misure che rafforzino i controlli sulle attività di revisione dei veicoli e di consulenza automobilistica;

alla lettera *g-ter*), recante introduzione di disposizioni volte ad assicurare l'efficacia dei controlli nelle aree aperte ad uso pubblico e in particolare nelle strade comprese nell'area dei porti, degli aeroporti, degli autoporti, delle università, de-

gli ospedali, dei cimiteri, dei mercati, nonché nelle altre aree demaniali o private aperte al pubblico transito e alla sosta;

alla lettera *n-bis*), recante revisione della disciplina per il conseguimento della patente di guida, in modo da assicurare una puntuale verifica, in sede di esame, sia delle cognizioni teoriche sia delle capacità pratiche e dei comportamenti alla guida, al fine di garantire la sicurezza della circolazione.

Il comma 2 dell'articolo 2 prevede l'adozione di regolamenti di delegificazione (ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge n. 400 del 1988) in specifiche materie quali fra le altre:

a) definizione delle 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) definizione delle 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, fermo restando il rigoroso rispetto dei requisiti di sicurezza stradale, al fine di snellire gli adempimenti richiesti all'utente.

Il comma 3 del medesimo articolo 2 prevede l'abrogazione delle norme di legge che disciplinano le materie di cui al comma 2 con effetto dalla data di entrata in vigore dei regolamenti di delegificazione.

Il comma 4 prevede che il governo modifichi il regolamento di esecuzione ed attuazione del codice della strada (decreto del Presidente della Repubblica n. 495/1992) al fine di adeguarlo alle modifiche introdotte dai decreti legislativi emanati in attuazione della delega conferita dall'articolo 1.

Il comma 5, infine, prevede che con decreti dirigenziali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti siano stabilite istruzioni tecniche per i procedimenti amministrativi previsti dai regolamenti di delegificazione di cui al comma 2 e dal regolamento di esecuzione del codice.

L'articolo 3 prevede la possibilità di adottare, entro un anno dalla data di entrata in vigore della legge, disposizioni integrative e correttive dei decreti legislativi (comma 1) e reca la clausola di invarianza finanziaria (commi 2 e 3).

Conclude evidenziando che, nel merito, il Parlamento potrà esprimersi nel dettaglio delle modifiche al codice nel momento in cui il Governo procederà alla emanazione dei decreti legislativi di attuazione; per il momento l'opzione di fondo è quella di esprimere un assenso di massima, o meno, alla delega al governo e al complesso dei principi e criteri direttivi da seguire.

Marco DA VILLA (M5S), rileva che il lavoro svolto in Commissione trasporti è stato puntuale e condiviso. Peraltro, trattandosi di un provvedimento che reca una delega al governo ad intervenire nella riscrittura del codice della strada sulla

base di una serie di indicazioni di massima, ritiene che potrebbe essere opportuno che – in una fase antecedente alla scrittura dei decreti legislativi – l'esecutivo procedesse ad una consultazione pubblica, eventualmente telematica, per acquisire le opinioni degli utenti che giornalmente viaggiano sulle strade italiane, che potrebbero avere opinioni pratiche utili alla definizione di un testo efficace e attuale.

Ignazio ABRIGNANI, *presidente*, ove il relatore condividesse il rilievo del collega Da Villa, questo potrebbe senz'altro essere contenuto in una specifica osservazione da inviare alla Commissione trasporti. Rinvia quindi il seguito dell'esame.

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di cooperazione in materia di navigazione satellitare tra l'Unione europea e i suoi Stati membri e il Regno di Norvegia, fatto a Bruxelles il 22 settembre 2010.

C. 2277 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alla III Commissione).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Ignazio ABRIGNANI, *presidente*, svolge la relazione al posto del collega Ginefra, impossibilitato a partecipare ai lavori odierni. Ricorda che l'Accordo, che è stato negoziato sulla base delle direttive adottate dal Consiglio l'8 luglio 2005, appartiene alla categoria degli accordi « misti », cioè conclusi nei settori di competenze concorrenti dall'Unione europea, e sottoposti successivamente per la ratifica anche agli Stati membri.

La politica europea di navigazione satellitare è finalizzata a mettere a disposizione dell'Unione europea due sistemi di navigazione satellitare (GNSS). Tali sistemi sono realizzati rispettivamente dai programmi EGNOS e GALILEO. Ciascuna delle due infrastrutture comprende satelliti e stazioni terrestri. Il programma Galileo, avviato ufficialmente dall'Agenzia spaziale europea e dall'Unione europea nel

2003 – ma concepito molto prima – è un sistema di posizionamento e navigazione satellitare civile (GNSS – *Global Navigation Satellite System*), sviluppato come alternativa al GPS statunitense (controllato dal Pentagono). Il sistema EGNOS (*European Geostationary Navigation Overlay System*) controlla e migliora la qualità dei segnali emessi dai sistemi globali di navigazione satellitare (GNSS) esistenti. La fase operativa del sistema EGNOS comprende principalmente la gestione dell'infrastruttura, la manutenzione, il perfezionamento e l'aggiornamento del sistema, la commercializzazione e le operazioni di certificazione e normalizzazione connesse al programma. L'UE contribuisce al finanziamento della fase operativa del sistema EGNOS.

Fa presente che la materia è disciplinata dal regolamento n. 683/2008 del 9 luglio 2008, concernente il proseguimento dell'attuazione dei programmi europei di navigazione satellitare EGNOS e Galileo. Il regolamento prevede una rigida ripartizione delle competenze tra la Comunità europea, rappresentata dalla Commissione, l'Autorità di vigilanza del GNSS europeo e l'Agenzia spaziale europea; conferisce inoltre alla Commissione la responsabilità dell'attuazione dei programmi.

Come riferisce la relazione illustrativa, la Norvegia è il più stretto *partner* non comunitario nella cooperazione sul programma GALILEO. Fin dai suoi inizi, Oslo ha fornito un contributo politico, tecnico e finanziario a tutte le fasi di GALILEO in quanto membro dell'Agenzia spaziale europea (ESA) nonché, nel corso degli anni, attraverso la sua partecipazione informale alle strutture comunitarie di *governance* specifiche di GALILEO. La Norvegia è inoltre legata dall'Unione europea dall'Accordo sullo Spazio economico europeo (SEE).

Ricorda in proposito che il SEE è nato il 1° gennaio 1994 in seguito ad un accordo (firmato il 2 maggio 1992) tra l'Associazione Europea di Libero Scambio (AELS in italiano, EFTA in inglese) e l'Unione europea con lo scopo di permet-

tere ai paesi AELS di partecipare al Mercato Europeo Comune senza dover essere membri dell'Unione.

Passando al contenuto dell'Accordo con la Norvegia in materia di navigazione satellitare, esso si compone di 12 articoli.

L'articolo 1 dichiara che scopo dell'Accordo è quello di completare le disposizioni dell'Accordo SEE e a rafforzare la cooperazione fra le due Parti con riferimento al sistema di navigazione satellitare. L'articolo 2 contiene la definizione di alcuni termini contenuti nell'Accordo, tra i quali: Galileo, EGNOS, potenziamento, informazione classificata.

L'articolo 3 elenca i principi che le Parti applicheranno, tra i quali: la centralità dell'Accordo SEE per la collaborazione; la libertà di prestazione dei servizi di navigazione satellitare, la libertà di utilizzo dei sistemi, la stretta cooperazione nelle questioni attinenti la sicurezza del GNSS.

L'articolo 4 impegna le Parti a cooperare, nell'ambito dell'Unione internazionale delle telecomunicazioni (UIT) nel campo dello spettro-radio, tutelando adeguate assegnazioni di frequenze per i sistemi di navigazione satellitare e con particolare riguardo alla ricerca e all'eliminazione delle interferenze. Secondo il comma 4, la cooperazione bilaterale non dovrà in nessun caso derogare alle pertinenti disposizioni e ai regolamenti della UIT.

L'articolo 5 specifica le misure per la gestione delle installazioni a terra del GNSS europeo, definendone la collocazione, la manutenzione, la protezione, la sicurezza ed il funzionamento. Con l'articolo 6, sulla sicurezza, le Parti si impegnano a proteggere i sistemi globali di navigazione satellitari contro ogni abuso, interferenza, interruzione ed atto ostile e prendono tutte le iniziative praticabili per garantire la qualità, continuità e sicurezza dei servizi di navigazione satellitare e delle relative infrastrutture sul loro territorio. La Commissione europea e la Norvegia si impegnano ad adottare misure finalizzate

alla protezione e al controllo dei programmi del GNSS rispetto alle minacce alla loro sicurezza.

L'articolo 7 rinvia, per quanto riguarda lo scambio e la protezione di informazioni classificate, all'Accordo UE-Norvegia del 22 novembre 2004 sulle procedure di sicurezza dello scambio di informazioni, auspicando l'istituzione di un quadro giuridico specifico su quelle relative al programma Galileo.

L'articolo 8 disciplina la politica di controllo delle esportazioni e di non proliferazione di dati e tecnologie di GALILEO, rinviando alla consultazione tra le parti la soluzione di problemi derivanti da eventi non previsti dalle misure adottate in base all'Accordo.

Con l'articolo 9 la Norvegia riconosce l'importanza del Servizio pubblico regolamentato (PRS) come fattore fondamentale per la sua partecipazione ai programmi del GNSS europeo. La definizione delle modalità sono rinviate a dopo la determinazione dell'accesso al PRS.

In base all'articolo 10, in relazione ai servizi GNSS, le Parti favoriscono un approccio coordinato all'interno degli organismi internazionali di normalizzazione e certificazione, anche allo scopo di favorire l'interoperabilità con altri sistemi GNSS.

L'articolo 11 prevede la consultazione tra le Parti, su richiesta di una di esse, in merito all'interpretazione ed applicazione dell'Accordo. L'articolo 12 disciplina le

modalità di entrata in vigore, di denuncia e di modifica dell'Accordo. Viene precisato che i contratti stipulati in base all'Accordo rimangono validi anche in caso di estinzione o denuncia dello stesso.

Passando infine al disegno di legge di ratifica in senso stretto, approvato dal Senato il 2 aprile scorso, esso consta di tre articoli: i primi due recano, rispettivamente, l'autorizzazione alla ratifica dell'Accordo tra l'Unione europea e Norvegia relativo al sistema di navigazione satellitare, e il relativo ordine di esecuzione, mentre il terzo dispone l'entrata in vigore della legge per il giorno successivo alla sua pubblicazione in *Gazzetta Ufficiale*.

La relazione tecnica al disegno di legge specifica che dalla ratifica dell'Accordo non derivano nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato in quanto gli stessi risultano a carico del Programma GALILEO, finanziato da parte italiana attraverso il contributo che l'Agenzia spaziale italiana versa all'Agenzia spaziale europea (ESA). La relazione, inoltre, segnala che nel 2007, l'88 per cento delle entrate complessive dell'ESA è derivato dal contributo degli Stati membri: l'Italia, risulta tra i maggiori contribuenti, seconda solo alla Francia e alla Germania.

Nessuno chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame.

La seduta termina alle 14.