

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

#### S O M M A R I O

##### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

Sulla pubblicità dei lavori .....	185
5-02256 Paita: Iniziative urgenti per assicurare il funzionamento degli uffici della Motorizzazione civile .....	185
<i>ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta)</i> .....	203
5-02255 Fidanza: Iniziative urgenti in materia di immatricolazione di veicoli all'estero ...	185
<i>ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta)</i> .....	204
5-02257 Bergamini: Iniziative urgenti per il ripristino della viabilità sul Ponte sul Torrente Pescia .....	185
<i>ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta)</i> .....	205
5-02258 Carinelli: Attuazione del decreto ministeriale sulla micromobilità elettrica .....	185
<i>ALLEGATO 4 (Testo integrale della risposta)</i> .....	206

##### SEDE CONSULTIVA:

DL 32/2019: Disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici. C. 1898 Governo, approvato dal Senato (Parere alla VIII Commissione) ( <i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i> ) .....	186
<i>ALLEGATO 5 (Parere approvato)</i> .....	207

##### SEDE REFERENTE:

Differimento dell'efficacia dell'obbligo della patente nautica per la conduzione di unità aventi motore di cilindrata superiore a 750 cc a iniezione a due tempi. C. 1822 Fogliani ( <i>Seguito dell'esame e rinvio</i> ) .....	193
<i>ALLEGATO 6 (Emendamenti)</i> .....	208

##### SEDE REFERENTE:

Differimento dell'efficacia dell'obbligo della patente nautica per la conduzione di unità aventi motore di cilindrata superiore a 750 cc a iniezione a due tempi. C. 1822 Fogliani ( <i>Seguito dell'esame e rinvio</i> ) .....	193
Modifiche al codice della strada. Testo unificato C. 24 Brambilla, C. 192 Schullian, C. 193 Schullian, C. 219 Schullian, C. 234 Gebhard, C. 264 Molteni, C. 367 Comaroli, C. 681 Baldelli, C. 777 Gusmeroli, C. 1051 De Lorenzis, C. 1113 Pagani, C. 1187 Bergamini, C. 1245 Mulè, C. 1348 Gadda, C. 1358 Meloni, C. 1364 Frassini, C. 1366 Maccanti, C. 1368 Scagliusi, C. 1399 Vinci, C. 1400 Vinci, C. 1601 Butti, C. 1613 Zanella e petizione n. 38 ( <i>Seguito dell'esame e rinvio</i> ) .....	194
<i>ALLEGATO 7 (Emendamenti dei relatori)</i> .....	209
<i>ALLEGATO 8 (Emendamento riformulato)</i> .....	210
<i>ALLEGATO 9 (Emendamento approvato)</i> .....	211
Sull'ordine dei lavori .....	199

**INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA**

Martedì 11 giugno 2019. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Michele Dell'Orco.

**La seduta comincia alle 12.40.**

**Sulla pubblicità dei lavori.**

Alessandro MORELLI, *presidente*, ricorda che, ai sensi dell'articolo 135-ter, comma 5, del regolamento, la pubblicità della seduta per lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata è assicurata anche mediante la trasmissione attraverso l'impianto televisivo a circuito chiuso. Ne dispone pertanto l'attivazione.

**5-02256 Paita: Iniziative urgenti per assicurare il funzionamento degli uffici della Motorizzazione civile.**

Elena CARNEVALI (PD), in qualità di cofirmataria, illustra l'interrogazione in titolo, auspicando che si trovi presto una soluzione ai gravi problemi della motorizzazione di Bergamo.

Il sottosegretario Michele DELL'ORCO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Elena CARNEVALI (PD), replicando, si dichiara insoddisfatta della risposta fornita dal rappresentante del Governo, giudicando assolutamente inaccettabili i tempi necessari per lo svolgimento di un concorso pubblico. Ricorda che le esigenze di organico degli uffici della motorizzazione di Bergamo sono note da tempo all'Esecutivo e pertanto si augura che gli impegni assunti in questa sede siano effettivamente rispettati e che vi sia, entro tempi ragionevoli, il trasferimento di ulteriori unità di personale.

**5-02255 Fidanza: Iniziative urgenti in materia di immatricolazione di veicoli all'estero.**

Mauro ROTELLI (FdI), in qualità di cofirmatario, rinuncia ad illustrare l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Michele DELL'ORCO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Mauro ROTELLI (FdI), replicando, si dichiara soddisfatto della risposta fornita dal rappresentante del Governo limitatamente alla presa d'atto delle criticità segnalate e invita il Governo a individuare tempestivamente le soluzioni idonee a risolvere i problemi dei lavoratori in possesso di autoveicoli immatricolati all'estero.

**5-02257 Bergamini: Iniziative urgenti per il ripristino della viabilità sul Ponte sul Torrente Pescia.**

Giorgio MULÈ (FI), in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Michele DELL'ORCO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Giorgio MULÈ (FI), replicando, si dichiara solo parzialmente soddisfatto rispetto all'avvenuto stanziamento delle risorse necessarie per gli interventi di consolidamento del Ponte. Auspica quindi che tali interventi siano realizzati in tempi ragionevoli e utili al superamento delle criticità segnalate in termini di viabilità.

**5-02258 Carinelli: Attuazione del decreto ministeriale sulla micromobilità elettrica.**

Paola CARINELLI (M5S) illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Michele DELL'ORCO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Paola CARINELLI (M5S), replicando, si dichiara soddisfatta della risposta fornita dal rappresentante del Governo, sottolineando come l'intervento normativo ampiamente atteso nel settore della micromobilità sia il frutto di un dialogo costruttivo con le autorità amministrative locali e certamente impedirà il nascere di ulteriori polemiche pretestuose.

Alessandro MORELLI, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

**La seduta termina alle 13.05.**

#### SEDE CONSULTIVA

*Martedì 11 giugno 2019. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Michele Dell'Orco.*

**La seduta comincia alle 13.05.**

**DL 32/2019: Disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici.**

**C. 1898 Governo, approvato dal Senato.**

(Parere alla VIII Commissione).

*(Esame e conclusione – Parere favorevole).*

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Mirella LIUZZI (M5S), *relatrice*, ricordando che la Commissione è chiamata ad esprimere il parere alla Commissione Ambiente sul disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, recante disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici, preliminarmente, ricorda che il provvedimento originario constava

di 30 articoli; nel corso dell'esame presso il Senato sono state peraltro introdotte numerose disposizioni.

Con riferimento agli ambiti di interesse della Commissione Trasporti, segnala le seguenti disposizioni.

L'articolo 4, comma 1, prevede la nomina, da parte del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, di uno o più Commissari straordinari per gli interventi infrastrutturali ritenuti prioritari. Durante l'esame al Senato, è stata prevista l'individuazione dei predetti interventi con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge in esame, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari. Con norma introdotta nel corso dell'esame al Senato è stata prevista inoltre la possibilità che entro il 31 dicembre 2020 il Presidente del Consiglio dei ministri individui, con uno o più decreti successivi, ulteriori interventi prioritari per i quali disporre la nomina di Commissari straordinari. Il comma 5 rimette ad uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, l'individuazione delle modalità con cui operano i Commissari straordinari.

Il comma 2 attribuisce ai Commissari straordinari il potere di assumere ogni determinazione ritenuta necessaria per l'avvio ovvero la prosecuzione dei lavori, anche sospesi e di stabilire le condizioni per l'effettiva realizzazione dei lavori. I Commissari straordinari provvedono, in particolare, all'eventuale rielaborazione e approvazione dei progetti non ancora appaltati, operando in raccordo con i Provveditorati interregionali alle opere pubbliche, anche mediante specifici protocolli operativi, al fine dell'applicazione delle migliori pratiche. L'approvazione dei pro-

getti da parte dei Commissari straordinari, d'intesa con i Presidenti delle regioni e delle province autonome territorialmente competenti, è sostitutiva di ogni autorizzazione, parere, visto e nulla osta occorrenti per l'avvio o la prosecuzione dei lavori, fatta eccezione per quelli relativi alla tutela di beni culturali e paesaggistici e per quelli di tutela ambientale. In materia di tutela di beni culturali e paesaggistici viene peraltro stabilito il principio del silenzio-assenso per il rilascio di determinati atti amministrativi propedeutici all'approvazione del progetto (autorizzazione, parere favorevole, visto o nulla osta), il cui termine è fissato in misura comunque non superiore a sessanta giorni; decorso tale termine, in assenza di pronuncia da parte dell'autorità competente, l'autorizzazione, parere favorevole, visto o nulla osta si intende rilasciato. In materia di tutela ambientale i termini dei relativi procedimenti sono dimezzati. I Commissari straordinari sono individuabili anche nell'ambito delle società a prevalente capitale pubblico.

Il comma 3 attribuisce ai Commissari straordinari le funzioni di stazione appaltante per l'esecuzione degli interventi previsti.

Essi derogano alle disposizioni di legge in materia di contratti pubblici (decreto legislativo n. 50 del 2016), fatto salvo il rispetto delle disposizioni del Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione (decreto legislativo n. 159 del 2011) e dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea.

Il comma 4 prevede che i Commissari straordinari operino in raccordo con InvestItalia anche con riferimento alla sicurezza delle dighe e delle infrastrutture idriche.

Il comma 6 dispone la nomina di un Commissario straordinario volto a fronteggiare la situazione di grave degrado in cui versa la rete viaria della Regione Siciliana, ancor più acuitasi in conseguenza dei recenti eventi meteorologici che hanno interessato vaste aree del territorio, ed a programmare immediati interventi di riqualificazione, miglioramento e rifunzio-

nalizzazione della stessa rete viaria, per il conseguimento di idonei standard di sicurezza stradale e adeguata mobilità. La nomina del Commissario straordinario è demandata ad un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, d'intesa con il Presidente della Giunta regionale, da adottarsi entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto in esame.

Il comma 6-bis, introdotto dal Senato, prevede la nomina di un Commissario straordinario per il completamento e la messa in esercizio del modulo sperimentale elettromeccanico per la tutela e la salvaguardia della Laguna di Venezia, noto come Sistema Mo.S.E. La nomina del Commissario straordinario è prevista con l'emanazione di un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con la regione Veneto, sentiti i Ministri dell'economia e delle finanze, per i beni e le attività culturali, delle politiche agricole, alimentari, forestali e del turismo, la Città Metropolitana di Venezia e il Comune di Venezia, da adottarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge. Per l'esecuzione delle attività, il Commissario straordinario assume direttamente le funzioni di stazione appaltante e opera in raccordo con la struttura del Provveditorato interregionale alle opere pubbliche per il Veneto, il Trentino-Alto Adige e il Friuli Venezia Giulia. Il Commissario straordinario opera in deroga alle disposizioni di legge in materia di contratti pubblici, fatto salvo il rispetto dei principi generali posti dai Trattati dell'Unione europea e dalle disposizioni delle direttive di settore, anche come recepiti dall'ordinamento interno.

Il comma 7 dispone la conclusione dei programmi infrastrutturali « 6000 Campanili » e « Nuovi Progetti di Intervento » (decreto-legge n. 69 del 2013, Legge n. 147 del 2013 e decreto-legge n. 133 del 2014)

a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione. Esso prevede, inoltre, l'assegnazione ad un nuovo Programma di interventi infrastrutturali per piccoli Comuni fino a 3.500 abitanti delle economie risultanti dai predetti programmi. Le relative risorse sono risorse riassegnate ad apposito capitolo di spesa da istituire nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per il finanziamento di un nuovo Programma di interventi infrastrutturali per piccoli comuni fino a 3.500 abitanti per lavori di immediata cantierabilità per la manutenzione di strade, illuminazione pubblica, strutture pubbliche comunali.

Il comma 7-*bis* dell'articolo 4, introdotto dal Senato, rinvia ad un decreto interministeriale l'individuazione degli interventi per realizzare la Piattaforma Unica Nazionale (PUN) dei punti di ricarica o di rifornimento di combustibili alternativi e per gli investimenti del Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica (cd. PNire3), a favore di progetti di realizzazione di reti di infrastrutture di ricarica elettrica, immediatamente realizzabili, valutati e selezionati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Con il comma 7-*ter* dell'articolo 4 si prevede la copertura finanziaria dell'intervento, con il limite massimo di 10 milioni di euro per il 2019, a valere sul Fondo per interventi volti a favorire lo sviluppo del capitale immateriale, della competitività e della produttività istituito dall'articolo 1 comma 1091, della legge di bilancio 2018 (legge 27 dicembre 2017, n. 205).

Il comma 12-*ter* dell'articolo 4, introdotto dal Senato, esclude per legge, in ogni caso di cessazione anticipata di rapporti di concessione autostradale, la colpa grave e la responsabilità amministrativa conseguente, purché il danno tragga origine da un decreto vistato e registrato dalla Corte dei conti in sede di controllo preventivo di legittimità, svolto su richiesta dell'amministrazione precedente.

Il comma 12-*sexies* dell'articolo 4, introdotto dal Senato, prevede che le somme che la società concessionaria dell'auto-

strada del Brennero è autorizzata ad accantonare – ai sensi dell'articolo 55, comma 13, della legge n. 449 del 1997 – in un apposito fondo attualmente destinato al rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria attraverso il Brennero ed alla realizzazione delle relative gallerie nonché dei collegamenti ferroviari e delle infrastrutture connesse fino al nodo stazione di Verona, possano altresì essere utilizzate per iniziative concernenti l'interporto di Trento, l'interporto ferroviario di Isola della Scala ed il porto fluviale di Valdaro.

I commi 12-*septies* e 12-*octies* dell'articolo 4, introdotti dal Senato, prevedono l'unificazione dei progetti ferroviari attualmente esistenti e denominati «Potenziamento Infrastrutturale Voltri – Brignole», «Linea AV/AC Milano – Genova: Terzo Valico dei Giovi» e «Potenziamento Genova – Campasso», nonché l'autorizzazione all'avvio del sesto lotto costruttivo della linea ferroviaria del terzo valico dei Giovi.

Ricorda che il tema dell'unificazione dei progetti era stato affrontato nel corso della missione svolta dalla Commissione al Terzo valico dei Giovi il 3 maggio scorso.

In particolare il comma 12-*septies*, che dispone l'accorpamento dei progetti, ha la finalità di consentire il riavvio dei lavori del Nodo ferroviario di Genova e assicurare il collegamento dell'ultimo miglio tra il Terzo Valico dei Giovi e il Porto storico di Genova.

Per il Progetto unico, il limite di spesa viene fissato in 6.853,23 milioni di euro, interamente finanziato nell'ambito delle risorse del contratto di programma RFI.

La finalizzazione delle risorse sarà recepita nell'aggiornamento del contratto di programma parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI per gli anni 2018-2019, che recherà il quadro economico unitario del Progetto Unico e il cronoprogramma degli interventi.

Viene dunque autorizzato dal comma 12-*septies*, l'avvio della realizzazione del sesto lotto costruttivo della «Linea AV/AC Milano – Genova: Terzo Valico dei Giovi», mediante utilizzo delle risorse già asse-



gnate a RFI per il finanziamento del contratto di programma parte investimenti RFI, nel limite di 833 milioni di euro (costo complessivo dell'intervento) anche nell'ambito del riparto del « Fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese », di cui all'articolo 1, comma 1072, della legge 27 dicembre 2017, n. 205.

Con il nuovo comma 12-*octies* si prevede che il Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, d'intesa con il Presidente della Giunta regionale della Liguria, nomini, con proprio decreto, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto e senza oneri per la finanza pubblica, il Commissario straordinario per il completamento dei lavori del Nodo ferroviario di Genova e del collegamento dell'ultimo miglio tra il Terzo Valico dei Giovi e il Porto storico di Genova in deroga alla procedura vigente.

L'articolo 5-*bis*, introdotto dal Senato, modifica la legge di bilancio per il 2019, che aveva previsto, all'articolo 1, comma 104, l'istituzione di un « Fondo per le autostrade ciclabili » con uno stanziamento di 2 milioni di euro per l'anno 2019. La norma introdotta sostituisce la definizione, presente nel citato comma 104, « autostrade ciclabili », che non trovava riscontro nella normativa vigente, con quella di « ciclovie interurbane (ai sensi dell'articolo 2, comma 1, lettera a) della legge n. 2 dell'11 gennaio 2018) » (comma 1, lettera a)). Il comma 1, lettera b), della disposizione differisce al 31 agosto 2019 il termine entro il quale il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti dovrà definire le modalità di erogazione delle risorse del predetto Fondo, nonché le modalità di verifica e controllo dell'effettivo utilizzo da parte degli enti territoriali delle risorse erogate per le finalità indicate (ai sensi della norma vigente tale termine era fissato « entro 90 giorni dalla entrata in vigore » della legge di bilancio).

L'articolo 5-*quinquies*, introdotto dal Senato, istituisce, al fine di assicurare la celere cantierizzazione delle opere pubbli-

che, dal 1° settembre 2019, la società *in house* « Italia Infrastrutture S.p.a. » dotata di un capitale sociale di 10 milioni, detenuto interamente dal Ministero dell'economia e delle finanze e sulla quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti esercita il controllo.

In particolare, il comma 1 dell'articolo in esame dispone, in considerazione della straordinaria necessità ed urgenza di assicurare la celere cantierizzazione delle opere pubbliche, l'istituzione, a decorrere dal 1° settembre 2019, della società per azioni denominata « Italia Infrastrutture s.p.a. », con capitale sociale pari a dieci milioni di euro interamente detenuto dal Ministero dell'economia, su cui il Ministero delle infrastrutture esercita il controllo di cui all'articolo 16 del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175. Il comma 1 stabilisce altresì che la società, previa stipula di una o più convenzioni con le strutture interessate del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ha per oggetto il supporto tecnico-amministrativo, alle direzioni generali in materia di programmi di spesa che prevedano il trasferimento di fondi a Regioni ed Enti locali e che siano sottoposti alle conferenze di cui al decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281. Con D.P.C.M., su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, è adottato lo statuto della Società. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, designa il Consiglio di amministrazione. Il comma 2 consente alla Società di avvalersi, sulla base di apposite convenzioni e con oneri a carico della Società stessa, nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, di personale proveniente dalle pubbliche amministrazioni, anche ad ordinamento autonomo, e di stipulare contratti di lavoro a tempo determinato, nel rispetto della disciplina applicabile, con esperti di elevata professionalità nelle materie oggetto d'intervento della Società medesima. Il comma 3 autorizza la spesa di 2 milioni di euro per l'anno 2019 e 5 milioni di euro a decorrere

dall'anno 2020 per le convenzioni da stipularsi con il Ministero delle infrastrutture da parte della Società « Italia infrastrutture S.p.A. ». Il comma 4 reca la relativa norma di copertura finanziaria.

L'articolo 28, modificato dal Senato, interviene per consentire l'attivazione del sistema di allarme pubblico (denominato « IT-alert ») finalizzato alla trasmissione ai terminali di servizio nonché ai cellulari dei cittadini residenti in una determinata area geografica, di informazioni e messaggi di allerta riguardanti gli scenari di rischio, l'organizzazione dei servizi di protezione civile del proprio territorio e le azioni raccomandate per ridurre i rischi e attenuare le conseguenze derivanti dagli eventi calamitosi previsti.

In particolare, viene modificato il codice delle comunicazioni elettroniche, introducendo le definizioni di « sistema di allarme pubblico », « servizio di Cell Broadcast Service », « messaggio IT-alert », « servizio IT-alert » e « misure di autoprotezione ».

È inoltre introdotta una nuova finalità a cui deve tendere la disciplina delle reti e dei servizi di comunicazione elettronica, ossia quella di promuovere e favorire, nell'imminenza o in caso di eventi emergenziali di protezione civile, attraverso le tecnologie dell'informazione e della comunicazione, l'adozione di misure di autoprotezione da parte dei cittadini. Analogamente viene incluso, tra gli obiettivi di interesse generale che giustificano le misure che impongono la fornitura di un servizio di comunicazione elettronica in una banda specifica disponibile per i servizi di comunicazione elettronica, quello di promuovere e favorire, nell'imminenza o in caso di eventi emergenziali di protezione civile, l'adozione di misure di autoprotezione da parte dei cittadini.

Viene inoltre abrogata la possibilità per gli enti pubblici territoriali di conseguire l'autorizzazione generale per l'impianto e l'esercizio di stazioni di radioamatore, per finalità concernenti le loro attività istituzionali.

È infine integrato l'allegato n. 25 del Codice, che elenca particolari modalità di

esercizio delle reti, consentendo agli enti pubblici territoriali, previo consenso del Ministero, di rendere partecipi all'utilizzo della propria rete di comunicazione elettronica altri soggetti per il perseguimento di finalità istituzionali di interesse pubblico e per il coordinamento delle attività legate alla prevenzione delle calamità naturali ed alla salvaguardia della vita umana, dell'ambiente e dei beni, nonché per le finalità di ordine pubblico.

Il comma 2 rimette la disciplina attuativa ad un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, sentiti il Garante per la protezione dei dati personali e l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni, da emanare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto.

In caso di inosservanza delle disposizioni si applicano le sanzioni previste dall'articolo 98 del codice delle comunicazioni elettroniche per le reti e servizi di comunicazione elettronica ad uso pubblico.

Il comma 5 introduce inoltre disposizioni concernenti la definizione di « apparecchi atti alla ricezione della radiodiffusione sonora » nelle more del recepimento del nuovo Codice europeo per le comunicazioni elettroniche (direttiva UE 2018/1972), per consentire l'attuazione dell'articolo 1, comma 1044, della legge di Bilancio 2018 (legge 27 dicembre 2017, n. 205. Il citato comma 1044 ha introdotto dal 1° giugno 2019 l'obbligo per le aziende produttrici di vendere apparecchi radio, ai distributori di apparecchiature elettroniche al dettaglio sul territorio nazionale, che integrino almeno un'interfaccia per ricevere i servizi della radio digitale. Esso ha inoltre previsto che a decorrere dal 1° gennaio 2020 gli apparecchi atti alla ricezione radio venduti ai consumatori nel territorio nazionale dovranno avere almeno un'interfaccia per ricevere i servizi della radio digitale.

Il comma 5 definisce dunque « apparecchi atti alla ricezione della radiodiffusione sonora », i seguenti:

i ricevitori autoradio venduti singolarmente o integrati in un veicolo nuovo della categoria M (si tratta di tutte le tipologie di veicoli a motore per il trasporto di persone ad almeno 4 ruote, come definiti dall'articolo 47 del Codice della Strada) nonché della categoria N, cioè tutte le categorie di veicoli a motore destinati al trasporto di merci, aventi almeno quattro ruote (l'estensione della norma alla categoria N è stata introdotta con una modifica approvata dal Senato);

i ricevitori con sintonizzatore radio che operino nelle bande destinate al servizio di radiodiffusione secondo il Piano nazionale di ripartizione delle frequenze (PNRF), approvato con il decreto del Ministro dello sviluppo economico 5 ottobre 2018.

Sono invece escluse dal campo di applicazione della norma le apparecchiature utilizzate dai radioamatori ed i prodotti nei quali il ricevitore radio è puramente accessorio.

Segnala inoltre che con una modifica approvata al Senato è stato soppresso il riferimento ai dispositivi di telefonia mobile tra i dispositivi esclusi dal campo di applicazione.

Con un'ulteriore modifica introdotta al Senato si specifica che per gli apparati di telefonia mobile e per i veicoli nuovi di categoria N, gli obblighi di commercializzazione al consumatore con le caratteristiche indicate dal comma 1044, decorrono dal 31 dicembre 2020, anziché dal 1° gennaio 2020, come previsto dal comma 1044.

Infine, si prevede che per i veicoli nuovi delle sole categorie M siano fatti salvi i veicoli prodotti in data antecedente al 1° gennaio 2020 e messi in circolazione sul mercato fino al 21 dicembre 2020, entro il limite del 10 per cento dei veicoli messi in circolazione nel 2019 per ciascun costruttore.

Raffaella PAITA (PD) desidera innanzitutto stigmatizzare l'eccessiva ristrettezza dei tempi a disposizione della Ca-

mera dei deputati e delle Commissioni parlamentari per l'esame del provvedimento, già approvato dal Senato che ha inserito numerose modifiche. Osserva quindi che il testo del decreto-legge giunge di fatto « blindato » all'esame di questo ramo del Parlamento; al riguardo, ritiene che tale circostanza rischi di pregiudicare la correttezza dei rapporti istituzionali tra Governo e Parlamento.

Passando quindi al merito delle disposizioni di interesse della Commissione Trasporti, ritiene che il provvedimento non possa raggiungere i risultati preannunciati dal Governo in termini di accelerazione delle procedure di riavvio delle opere pubbliche da tempo bloccate. Non si tratta solo della TAV ma di numerose opere. Cita ad esempio la vicenda relativa alla realizzazione della Gronda di Genova, per lungo tempo bloccata per la presunta revoca della concessione autostradale mai intervenuta. Più in generale, osserva che si sarebbe aspettata misure puntuali volte a sbloccare concretamente i cantieri in essere e non certo la previsione della nomina di commissari straordinari *ad hoc* per tutte quelle opere infrastrutturali giudicate prioritarie dal Governo. Le misure contenute nel provvedimento dispongono numerose deroghe alla normativa vigente in tema di appalto di opere pubbliche con grave pregiudizio per il rispetto del principio di trasparenza a suo giudizio necessario per garantire un quadro di legalità. In particolare, ritiene che gli interventi previsti dall'Esecutivo siano il risultato di una profonda spaccatura all'interno della maggioranza, circostanza che richiederebbe un profondo chiarimento all'interno del Governo. Evidenzia, a titolo di esempio, le profonde difficoltà che sta incontrando il commissario straordinario nominato per la ricostruzione del Ponte Morandi nella città di Genova, osservando come non sia sufficiente la previsione di una struttura commissariale per rendere più fluide le procedure amministrative; rileva altresì come il provvedimento in esame non indichi alcuna soluzione per gli abitanti della cosiddetta « zona arancione ». L'unico intervento che ritiene me-



ritevole di apprezzamento è costituito dall'unificazione dei progetti del Nodo di Genova e del Terzo Valico, che può contribuire a sbloccare un'impasse che va avanti da troppo tempo. Stigmatizza infine l'istituzione dell'ennesimo organismo a carattere centrale, quale si prefigura la nuova società Italia Infrastrutture Spa, che appare essere in sostanza uno strumento di natura clientelare. Preannuncia quindi l'orientamento decisamente contrario del Partito Democratico sul provvedimento in esame, posizione che sarà ampiamente illustrata nel corso dell'esame in Assemblea.

Diego SOZZANI (FI), nel sottolineare l'estrema complessità del provvedimento in esame, giudica del tutto insufficienti le misure ivi previste rispetto alle finalità illustrate dal Governo. Pur volendo esercitare delle critiche in uno spirito costruttivo, non può che stigmatizzare l'individuazione nell'anno 2020 del termine previsto per la nomina dei commissari straordinari, termine che certamente non rispecchia le ragioni di urgenza che sono alla base del provvedimento. Osserva, inoltre, come siano del tutto inadeguati gli strumenti individuati dal Governo al fine di semplificare sia la fase della progettazione che la fase dell'aggiudicazione dei contratti di appalto; si è scelto infatti di sovrapporre agli organismi già vigenti ulteriori strutture di *governance* e cabine di regia che certamente non saranno utili allo scopo che il Governo dice di voler raggiungere. Più nel dettaglio, esprime forti perplessità sulla norma relativa alla responsabilità dei funzionari amministrativi in materia di concessioni e preannuncia la presentazione di un ordine del giorno in Assemblea volto ad affrontare il nodo dei numerosi ricorsi al TAR sulla materia dell'aggiudicazione dei contratti di appalto. Con particolare riferimento all'articolo 28, recante disposizioni volte all'attivazione del sistema di allarme pubblico denominato « IT alert », ritiene necessaria un'ulteriore riflessione rispetto alle disposizioni in materia di uso di dispositivi digitali. In conclusione, ritiene che non sia

stato possibile svolgere il necessario approfondimento delle complesse tematiche affrontate dal decreto-legge in esame e preannuncia quindi il voto di astensione del gruppo di Forza Italia.

Mauro ROTELLI (FdI) ritiene che il provvedimento in esame sia il frutto della volontà di ricerca di consensi per specifiche opere e cantieri. Nel condividere dunque le considerazioni svolte dal collega Sozzani sul massiccio contenzioso amministrativo in materia di aggiudicazioni delle gare di appalto, ricorda che tra le opere bloccate figura anche la trasversale Ancona-Civitavecchia, sulla quale dovrà ora pronunciarsi la Corte di giustizia europea. Preannuncia dunque il voto di astensione del suo gruppo, stigmatizzando il fatto che nessuna proposta emendativa presentata sia stata accolta.

Il sottosegretario Michele DELL'ORCO desidera fornire alcuni chiarimenti alla luce del dibattito fin qui svoltosi. In particolare, chiarisce che la Centrale Unica di Progettazione rappresenta un organismo volto ad intervenire nel settore della progettazione dei lavori pubblici, mentre la società *in house* di nuova istituzione Infrastrutture Spa è chiamata ad intervenire in una fase diversa della realizzazione delle infrastrutture, assicurandone la celere cantierizzazione. Con riferimento alla nomina dei commissari straordinari prevista dall'articolo 4, chiarisce che il termine fissato all'anno 2020 non impedirà di certo al Governo di procedere tempestivamente a tali adempimenti subito dopo la conversione del decreto-legge. Per quanto concerne l'individuazione delle opere infrastrutturali prioritarie, evidenzia che la mancata indicazione di tale elenco è frutto di una precisa volontà del Governo al fine di riservare tale delicata valutazione ai ministeri competenti.

Mirella LIUZZI (M5S), *relatrice*, formula una proposta di parere favorevole sul provvedimento in esame (*vedi allegato 5*).

La Commissione approva la proposta di parere della relatrice.

**La seduta termina alle 13.45.**

**SEDE REFERENTE**

*Martedì 11 giugno 2019. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Michele Dell'Orco.*

**La seduta comincia alle 13.45.**

**Differimento dell'efficacia dell'obbligo della patente nautica per la conduzione di unità aventi motore di cilindrata superiore a 750 cc a iniezione a due tempi.**

**C. 1822 Fogliani.**

*(Seguito dell'esame e rinvio).*

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 5 giugno 2019.

Giovanni Battista TOMBOLATO (Lega), *relatore*, chiede una sospensione della seduta per approfondire alcune questioni relative agli emendamenti presentati.

Alessandro MORELLI, *presidente*, in vista dell'inizio dei lavori dell'Assemblea, rinvia il seguito dell'esame alla seduta già convocata per le 15.30.

**La seduta termina alle 13.50.**

**SEDE REFERENTE**

*Martedì 11 giugno 2019. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI, indi del vicepresidente Diego DE LORENZIS. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Michele Dell'Orco.*

**La seduta comincia alle 15.35.**

**Differimento dell'efficacia dell'obbligo della patente nautica per la conduzione di unità aventi motore di cilindrata superiore a 750 cc a iniezione a due tempi.**

**C. 1822 Fogliani.**

*(Seguito dell'esame e rinvio).*

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella odierna seduta antimeridiana.

Raffaella PAITA (PD) ricorda che il collega Tombolato nella precedente seduta aveva dichiarato la disponibilità della maggioranza ad accogliere l'emendamento presentato dal gruppo del Partito Democratico, volto a circoscrivere la proroga dell'entrata in vigore dell'obbligo della patente nautica all'anno 2020. Dichiara di condividere la necessità di tale proroga anche sulla base delle legittime aspettative degli operatori del settore. Osserva pertanto che il suo gruppo è disponibile anche ad approvare tale intervento normativo in sede legislativa, ma ritiene altresì necessario prevedere un intervento organico che contempererà gli interessi in campo a cominciare da quello della sicurezza.

Alessandro MORELLI, *presidente*, non essendovi deputati che intendono intervenire sul complesso degli emendamenti, invita il relatore e il Governo ad esprimere il parere sugli emendamenti presentati.

Giovanni Battista TOMBOLATO (Lega), *relatore*, esprime parere contrario sull'emendamento Deidda 1.1, mentre esprime parere favorevole sull'emendamento Paita 1.2, raccomandando quindi l'approvazione delle proposte emendative a sua firma 1.3 e 1.01.

Il sottosegretario Michele DELL'ORCO esprime parere conforme a quello del relatore.

La Commissione, con distinte votazioni, respinge l'emendamento Deidda 1.1 ed approva gli emendamenti Paita 1.2, 1.3 del

relatore e l'articolo aggiuntivo 1.01 del relatore (*vedi allegato 6*).

Alessandro MORELLI, *presidente*, avverte che il testo risultante dagli emendamenti approvati sarà inviato alle Commissioni competenti per l'espressione del parere di competenza.

Rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

#### Modifiche al codice della strada.

Testo unificato C. 24 Brambilla, C. 192 Schullian, C. 193 Schullian, C. 219 Schullian, C. 234 Gebhard, C. 264 Molteni, C. 367 Comaroli, C. 681 Baldelli, C. 777 Gusmeroli, C. 1051 De Lorenzis, C. 1113 Pagani, C. 1187 Bergamini, C. 1245 Mulè, C. 1348 Gadda, C. 1358 Meloni, C. 1364 Frassini, C. 1366 Maccanti, C. 1368 Scagliusi, C. 1399 Vinci, C. 1400 Vinci, C. 1601 Butti, C. 1613 Zanella e petizione n. 38.

(*Seguito dell'esame e rinvio*).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato, da ultimo, nella seduta del 5 giugno 2019.

Alessandro MORELLI, *presidente*, avverte che il deputato Baldelli ha ritirato gli emendamenti 2.6, 2.10, 2.24, 5.48 e 5.46 a sua prima firma e il deputato Fidanza ha ritirato gli emendamenti 6.17 e 6.26 a sua prima firma.

Ricorda che nella seduta del 5 giugno sono stati esaminati gli emendamenti riferiti all'articolo 1 e sono stati accantonati gli emendamenti 1.1, 1.8, 1.10, 1.12, 1.16, 1.3, 1.28, 1.27 e 1.22.

Avverte che i relatori hanno presentato l'emendamento 3.100 (*vedi allegato 7*).

Diego DE LORENZIS (M5S), *relatore*, anche a nome del relatore Donina, propone l'accantonamento dell'emendamento Schullian 2.1, esprime parere contrario sull'emendamento Schullian 2.2, propone l'accantonamento dell'emendamento Schullian 2.3, esprime parere contrario sull'emendamento Schullian 2.4 e parere favorevole sull'emendamento 2.5 dei Re-

latori. Propone dunque l'accantonamento Gebhard 2.7, che deve intendersi come emendamento aggiuntivo, esprime parere contrario sugli emendamenti Mulè 2.8, Bergamini 2.9 e Paita 2.36, propone l'accantonamento dell'emendamento Mulè 2.39, esprime parere contrario sugli emendamenti Bergamini 2.11, 2.12, 2.13, Rotta 2.31, Sozzani 2.14 e Gebhard 2.15. Propone l'accantonamento dell'emendamento Scagliusi 2.17 ed esprime parere contrario sugli emendamenti Gebhard 2.16, Bergamini 2.18, Rosso 2.19 e 2.20, Baldelli 2.21, Rosso 2.22, Mulè 2.23, Rosso 2.25, Cantini 2.26, Rosso 2.28 e 2.29, Mulè 2.30, Fidanza 2.27, Bergamini 2.32, Mulè 2.33, Rosso 2.34, Bergamini 2.35, Gebhard 2.37 e 2.38.

Alessandro MORELLI, *presidente*, avverte che devono intendersi accantonati gli emendamenti Schullian 2.1 e 2.3, Gebhard 2.7, Mulè 2.39 e Scagliusi 2.17.

Il sottosegretario Michele DELL'ORCO esprime parere conforme a quello dei relatori.

Davide GARIGLIO (PD) chiede le ragioni del parere contrario sull'emendamento 2.2 del collega Schullian.

Diego DE LORENZIS (M5S), *relatore*, rileva che la contrarietà è dovuta a motivi tecnici, non essendo possibile introdurre deroghe al divieto all'interno degli svincoli.

La Commissione, con distinte votazioni, respinge gli emendamenti Schullian 2.2 e 2.4.

Davide GARIGLIO (PD), intervenendo sull'emendamento 2.5 dei relatori, chiede loro di illustrare le ragioni che hanno indotto a tornare indietro sul testo base che introduceva sanzioni per chi si pone alla guida in assenza dei requisiti psicofisici previsti per il conseguimento della patente.

Diego DE LORENZIS (M5S), *relatore*, evidenzia che anche in questo caso le ragioni sono di natura prettamente tecnica

in quanto gli uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti hanno verificato la difficoltà di procedere alle verifiche tossicologiche. In particolare con riferimento alla fattispecie di reato prevista dall'articolo 187 del codice della strada per la guida conseguente all'uso di sostanze stupefacenti, rileva che gli accertamenti per verificare l'uso di sostanze stupefacenti non consentono di individuare il momento in cui si è assunta la sostanza e che sul punto si è registrata una netta contrarietà del Ministero della giustizia.

Roberto ROSSO (FI) rileva che l'emendamento 2.5 dei relatori accoglie le osservazioni avanzate dal gruppo Forza Italia che aveva manifestato perplessità sul contenuto delle modifiche agli articoli 115 e 187.

La Commissione approva l'emendamento 2.5 dei relatori (*vedi allegato 9*).

Alessandro MORELLI, *presidente*, avverte che, a seguito dell'approvazione dell'emendamento 2.5 dei relatori, l'emendamento Mulè 2.8 risulta precluso e l'emendamento Bergamini 2.9 risulta assorbito.

Davide GARIGLIO (PD), evidenzia che l'emendamento 2.36 della collega Paita, interviene su una materia molto delicata quale quella della sicurezza del trasporto scolastico; negli ultimi tempi si sono registrati infatti diversi casi di cronaca relativi a incidenti sugli scuolabus. Sottolinea inoltre che spesso il servizio di trasporto scolastico è oggetto di appalti che non assicurano adeguate garanzie sulle modalità di reclutamento del personale.

Diego DE LORENZIS (M5S), *relatore*, dichiara di condividere le intenzioni della presentatrice dell'emendamento 2.36, anche alla luce dei recenti fatti di cronaca dianzi illustrati dal collega Gariglio. Evidenzia che la contrarietà è dovuta unicamente a ragioni di ordine tecnico e fa presente che è aperto un tavolo con il Ministero della salute per l'adozione di un protocollo specifico sul tema, anche al fine

di garantire la piena attuazione di quanto previsto dall'articolo 119 del codice della strada.

Elena MACCANTI (Lega) sottolinea che anche il gruppo Lega presta la massima attenzione al tema della sicurezza sugli scuolabus. Sul punto è stato aperto un confronto con la polizia stradale e i tecnici del Ministero dell'interno che ha evidenziato come già oggi vengano effettuati numerosi controlli a campione, che proprio per l'effetto sorpresa possono risultare più efficaci rispetto alle visite programmate. Sono state effettuate ben 40 mila ispezioni che hanno rilevato violazioni della normativa nel 14 per cento dei casi.

La Commissione respinge l'emendamento Paita 2.36.

Deborah BERGAMINI (FI), intervenendo sull'emendamento a sua prima firma 2.11, osserva che lo stesso è volto a prevenire incidenti quali quello verificatosi la scorsa estate sulla tangenziale di Bologna, nei pressi di Borgo Panigale. Sottolinea che l'introduzione obbligatoria di sistemi di sicurezza per gli autocarri costituisce una misura di puro buon senso.

Elena MACCANTI (Lega) dichiara di condividere le osservazioni della collega Bergamini e ricorda come l'articolo 2, comma 2, del testo unificato vada esattamente nella stessa direzione. Il comma 2 è stato mantenuto nel testo nonostante le perplessità sollevate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che lo riteneva ultroneo. La contrarietà dunque non è una contrarietà di carattere politico ma di ordine puramente tecnico.

Diego DE LORENZIS (M5S), *relatore*, ricorda che un regolamento europeo disciplina in materia puntuale i sistemi di sicurezza la cui adozione è obbligatoria sui veicoli. Per questo motivo i relatori devono esprimere parere contrario sugli emendamenti Bergamini 2.11 e 2.32.

Federica ZANELLA (FI) evidenzia che le norme europee sono obbligatorie solo per i nuovi veicoli laddove sarebbe opportuna l'adozione di obblighi di sicurezza anche per i veicoli in circolazione.

Diego DE LORENZIS (M5S) *relatore*, con riferimento all'intervento del collega Zanella chiarisce che la legge di bilancio ha stanziato risorse finanziarie per il rinnovo dei veicoli particolarmente inquinanti e quindi con la finalità di ridurre l'impatto ambientale. Ritiene auspicabile che siano individuate ulteriori risorse finanziarie per le medesime finalità.

La Commissione respinge l'emendamento Bergamini 2.11.

Deborah BERGAMINI (FI), intervenendo sull'emendamento a sua firma 2.12, ricorda che a inizio legislatura la Commissione ha approvato in tempi brevissimi la legge sull'obbligatorietà dei dispositivi antiabbandono per i bambini. Rileva tuttavia che anche le migliori leggi non sono in grado di conseguire gli obiettivi che si prefiggono se non viene ad esse data una pronta ed efficace attuazione. L'emendamento 2.12 è dunque volto ad introdurre a livello normativo la disciplina di attuazione al fine di consentire finalmente l'entrata in vigore dell'obbligo.

Il sottosegretario Michele DELL'ORCO rassicura sulle intenzioni del Governo di giungere quanto prima all'adozione della disciplina attuativa.

Davide GARIGLIO (PD) sottolinea l'incapacità sia politica che tecnica del Governo che non è in grado di dare attuazione alle leggi di cui sostiene l'approvazione. Ritiene dunque quanto mai opportuna l'approvazione dell'emendamento 2.12.

Mauro ROTELLI (Fdi), dopo essersi associato alle considerazioni dei colleghi, ricorda inoltre che in questa materia è d'importanza fondamentale assicurare

l'entrata in vigore prima dell'inizio della stagione estiva.

La Commissione respinge l'emendamento Bergamini 2.12.

Deborah BERGAMINI (FI) evidenzia che l'emendamento a sua prima firma 2.13 interviene di nuovo sul tema fondamentale della sicurezza dei bambini, ritenendo ormai improcrastinabile l'introduzione dell'obbligatorietà dei sistemi di ritenuta omologati sui veicoli M2 e M3.

Davide GARIGLIO (PD) condivide pienamente la finalità dell'emendamento Bergamini 2.13 e richiama il successivo emendamento Rotta 2.31 anch'esso volto a introdurre l'obbligatorietà dei sistemi di ritenuta per bambini.

Raffaella PAITA (PD) sottolinea che i pareri contrari espressi dai relatori tradiscono lo spirito di collaborazione che aveva improntato i lavori della Commissione. Ritiene che non sia accettabile evitare la discussione e il confronto su un tema cruciale quale quello della sicurezza dei bambini.

Elena MACCANTI (Lega) ricorda come sia naturalmente interesse primario di tutti tutelare la vita dei bambini. La contrarietà dei relatori è dovuta a motivazioni tecniche in quanto il confronto con gli uffici tecnici ha evidenziato la pericolosità per i bambini del sistema di ritenuta addominale. Propone dunque, al fine di mantenere il clima di collaborazione con l'opposizione, di accantonare gli emendamenti Bergamini 2.13 e Rotta 2.31.

Davide GARIGLIO (PD) ringrazia la collega Maccanti per la proposta di accantonamento e chiarisce che gli interventi delle opposizioni si basano sulle informazioni in loro possesso. Riguardo al sistema di ritenuta dei bambini, richiama il contenuto del comma 6 dell'articolo 172 del codice della strada, che già prevede l'uso tale tipologia di sistema, considerandolo peraltro eventuale.



Raffaella PAITA (PD) accoglie con favore la proposta di accantonamento, anche al fine di trovare la formulazione più corretta degli emendamenti in discussione.

Roberto ROSSO (FI) ricorda che in sede di comitato ristretto si era in un primo momento deciso di concentrare il dibattito proprio sul tema della sicurezza. Invita pertanto il Governo ad individuare la soluzione tecnica adeguata a risolvere la questione della sicurezza dei bambini.

Raffaella PAITA (PD) segnala l'opportunità di riconsiderare anche gli emendamenti che prevedevano l'istituzione della anagrafe nazionale degli autisti di scuolabus, al fine di avere il costante controllo sullo stato di aggiornamento della patente di tali addetti, anche alla luce delle informazioni fornite dalla collega Maccanti sulla percentuale di violazioni rilevate al momento dei controlli.

Diego DE LORENZIS (M5S), *presidente e relatore*, precisa che la percentuale di violazioni rilevate non riguarda esclusivamente il possesso dei requisiti di idoneità da parte dei conducenti ma anche l'idoneità dei veicoli. Chiarisce quindi che il parere contrario espresso dai relatori su tali emendamenti deriva anche da ulteriori confronti svoltisi nelle opportune sedi tecniche, nelle quali è stato evidenziato come in caso di introduzione dell'obbligo molti veicoli non risulterebbero più a norma, con un forte rischio di interruzione del servizio pubblico. Richiama infine l'attenzione sulla necessità di individuare un testo condiviso che contemperi tutti gli interessi in campo.

Il sottosegretario Michele DELL'ORCO dichiara la disponibilità del Governo ad accantonare gli emendamenti in esame, ma segnala la necessità di identificare con chiarezza le tipologie di sistemi di ritenuta suscettibili di omologazione. Più in generale, sul piano meramente metodologico ricorda che nella scorsa legislatura si era riusciti ad arrivare ad un testo condiviso in quanto limitato ad alcuni interventi di

modifica del codice della strada. Ricorda altresì che il Governo ha presentato anche un disegno di legge delega che si augura possa essere discusso e approvato rapidamente. Ribadisce quindi l'opportunità che l'esame del testo unificato delle proposte di legge di origine parlamentare possa essere limitato a materie specifiche al fine di poter raggiungere un'intesa.

Davide GARIGLIO (PD), nel sottolineare che il gruppo del Partito Democratico non intende avanzare questioni di principio, ritiene che si possa raggiungere un accordo su un testo condiviso, ma ribadisce la necessità di introdurre l'obbligo di un sistema di ritenuta anche sugli scuolabus eventualmente prevedendo un periodo transitorio.

Deborah BERGAMINI (FI) chiede quindi conferma alla presidenza sull'accantonamento degli emendamenti in esame.

Diego DE LORENZIS (M5S), *presidente e relatore*, avverte che gli emendamenti Bergamini 2.13 e Rotta 2.31 devono ritenersi accantonati.

Simone BALDELLI (FI), intervenendo in qualità di cofirmatario sull'emendamento Sozzani 2.14, ne illustra le finalità evidenziando come in molte situazioni risulti irragionevole addossare al conducente la responsabilità per il comportamento dei soggetti trasportati. Invita il Governo ad individuare le soluzioni che ritiene più opportuno, insistendo per l'accantonamento dell'emendamento Sozzani 2.14.

Diego DE LORENZIS (M5S), *presidente e relatore*, propone, anche a nome del relatore Donina, una riformulazione dell'emendamento Scagliusi 2.17 (*vedi allegato 8*).

Propone dunque l'accantonamento degli emendamenti Sozzani 2.14, Gebhard 2.15, Scagliusi 2.17 (*Nuova formulazione*), Gebhard 2.16 e Bergamini 2.18.

Roberto ROSSO (FI), illustra le finalità dell'emendamento 2.19 a sua prima firma, volto a sopprimere la lettera *e*) del comma 1, recante modifiche all'articolo 173 in materia di utilizzo di dispositivi elettronici che comportino l'allontanamento delle mani dal volante. Al riguardo ricorda che già in sede di comitato ristretto si sia svolto un approfondito dibattito relativo a tale problematica sottolineando come a suo giudizio in termini di mera distrazione debba essere considerato ancora più pericoloso il fumo durante la guida. Invita quindi i relatori e il Governo ad un supplemento di riflessione sulla portata del divieto che si intende introdurre.

Diego DE LORENZIS (M5S), *presidente e relatore*, desidera chiarire che sull'introduzione del divieto relativo all'uso dei dispositivi elettronici si sia svolto un ampio confronto con gli uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed evidenza che il comportamento che si intende sanzionare riguarda meramente l'uso di tali dispositivi.

Simone BALDELLI (FI) giudica non convincenti le argomentazioni avanzate dal relatore e ritiene la norma che si intende introdurre risulti di fatto inapplicabile. Invita quindi i relatori ed il Governo a considerare che le distrazioni alla guida sono di vario tipo e che anche la polizia stradale sarebbe chiamata ad effettuare dei controlli assai complicati. Più in generale, invita la maggioranza ad una valutazione di metodo al fine di giungere all'approvazione di norme ampiamente condivise e di non insistere sull'introduzione di disposizioni nel codice della strada inapplicabili.

Raffaella PAITA (PD) concorda con le considerazioni svolte dal collega Baldelli ritenendo opportuno che la commissione proceda all'approvazione di norme che tengano conto della realtà evitando interventi privi di logica.

Davide GARIGLIO (PD) chiede alcuni chiarimenti circa l'effettiva portata del

comma 2 dell'articolo 173 ed in particolare sul significato della locuzione « capacità uditive ad entrambe le orecchie che non richiedono per il loro funzionamento l'uso delle mani ».

Diego DE LORENZIS (M5S), *presidente e relatore*, chiarisce che la locuzione è formulata scorrettamente da un punto di vista letterale ma che ciò non comporta problemi in sede applicativa.

Il sottosegretario Michele DELL'ORCO desidera condividere alcune considerazioni sui dati relativi agli incidenti e alle vittime delle strade, incidenti che risultano notevolmente aumentati a seguito della diffusione dell'uso dei telefoni cellulari. Ritiene quindi urgente intervenire a disciplinare tale fattispecie. Dichiaro quindi di condividere la soluzione prospettata dai relatori nel testo unificato.

Giuseppe Cesare DONINA (Lega), *relatore*, chiarisce che l'intervento di modifica dell'articolo 173 previsto nel testo unificato deriva proprio dalla volontà di dare un segnale di attenzione al tema della sicurezza legata all'uso dei dispositivi elettronici in auto. Ritiene inoltre che le norme proposte potranno essere applicate con la dovuta flessibilità, sottolineandone il carattere di assoluto buon senso, dal momento che l'uso dei telefoni cellulari sembra essere la prima causa di incidente in Italia. Si tratta pertanto di compiere una scelta chiara al fine di scoraggiarne l'utilizzo durante la guida.

Simone BALDELLI (FI) giudica del tutto insufficienti le argomentazioni dal relatore Donina, ritenendo necessario che le fattispecie sanzionabili dal codice della strada debbano essere determinate con chiarezza, anche al fine di consentire gli opportuni controlli da parte della polizia stradale. Invita quindi i relatori ed il Governo a ragionare sull'effettiva applicabilità delle nuove norme, ritenendo questo il primo compito del legislatore.

La Commissione respinge l'emendamento Rosso 2.19.

Roberto ROSSO (FI), illustra le finalità dell'emendamento a sua prima firma 2.20, chiarendo che per la sanzionabilità dei comportamenti dovrebbe essere espressamente previsto l'allontanamento di entrambe le mani dal volante possibilmente per un tempo prolungato. Ritiene infatti che il comportamento da colpire sia la distrazione durante la guida. Più in generale richiama l'attenzione sul fatto che il divieto che si vuole introdurre relativo all'uso dei dispositivi elettronici così come riformulato potrebbe essere rapidamente superato dalla diffusione di nuove tecnologie che non richiedono l'uso delle mani, quali ad esempio i *google glass*.

La Commissione, con distinte votazioni, respinge gli emendamenti Rosso 2.20, Baldelli 2.21, Rosso 2.22, Mulè 2.23 e Rosso 2.25.

Diego DE LORENZIS (M5S), *presidente e relatore*, avverte che l'emendamento Cantini 2.26 è stato ritirato dalla presentatrice.

Avverte altresì che, a seguito dell'approvazione dell'emendamento 2.5 dei relatori, l'emendamento Rosso 2.28 deve intendersi assorbito e gli emendamenti Rosso 2.29 e Mulè 2.30 devono ritenersi preclusi.

La Commissione respinge l'emendamento Fianza 2.27.

Deborah BERGAMINI (FI) chiede ai relatori di meglio motivare il parere negativo espresso sull'emendamento a sua prima firma 2.32.

Diego DE LORENZIS (M5S), *presidente e relatore*, chiarisce che il parere negativo deriva dall'impossibilità di prevedere l'installazione obbligatoria di dispositivi di guida assistita sui mezzi pesanti, utilizzo attualmente disciplinato da norme europee e quindi non derogabili con normativa nazionale.

La Commissione respinge gli emendamenti Bergamini 2.32 e Mulè 2.33.

Roberto ROSSO (FI) illustra le finalità dell'emendamento 2.34 a sua prima firma, che prevede campagne di informazione sulla sicurezza stradale e il rinvio dell'entrata in vigore dei nuovi divieti di cui all'articolo 173 del codice della strada.

La Commissione respinge l'emendamento Rosso 2.34.

Deborah BERGAMINI (FI) illustra l'emendamento a sua prima firma 2.35, volto a prevedere l'istituzione di un comitato che garantisca la diffusione delle campagne di informazione sull'utilizzo dei dispositivi anti abbandono.

Diego DE LORENZIS (M5S), *presidente e relatore*, con riferimento agli emendamenti relativi ai dispositivi anti abbandono chiarisce che è attualmente in corso di svolgimento la procedura di notifica alla commissione europea della legge approvata. Per tali ragioni non è possibile modificare tale normativa né prevedere un ulteriore rinvio dell'entrata in vigore.

La Commissione, con distinte votazioni, respinge gli emendamenti Bergamini 2.35, nonché gli emendamenti Gebhard 2.37 e 2.38.

#### Sull'ordine dei lavori.

Elena MACCANTI (Lega) chiede una breve sospensione della seduta al fine di svolgere alcuni approfondimenti con i relatori sugli emendamenti presentati all'articolo 3.

Simone BALDELLI (FI) chiede alla Presidenza come intenda procedere e, in particolare, se si intenda procedere alla votazione degli emendamenti riferiti all'articolo 3 o se ci si voglia limitare all'espressione dei pareri da parte dei relatori.

Emanuele SCAGLIUSI (M5S) ritiene che la Commissione possa procedere anche alla votazione degli emendamenti riferiti all'articolo 3.

Mauro ROTELLI (FdI) si dichiara d'accordo a procedere all'esame dell'articolo 3.

Elena MACCANTI (Lega) ricorda che il calendario dei lavori dell'Assemblea prevede l'inizio della discussione generale il 20 giugno e ritiene quindi che la Commissione debba continuare ad esaminare gli emendamenti presentati all'articolo 3.

Diego DE LORENZIS, *presidente*, sospende brevemente la seduta.

**La seduta, sospesa alle 17.30, è ripresa alle 17.45.**

Diego DE LORENZIS, *presidente e relatore*, avverte che è stato presentato l'emendamento 3.101 dei relatori (*vedi allegato 7*).

Raccomanda l'approvazione degli emendamenti 3.100 e 3.101 dei relatori. Esprime, anche a nome del relatore Dominina, parere contrario su tutte le restanti proposte emendative riferite all'articolo 3, ad eccezione degli emendamenti Maccanti 3.9, Scagliusi 3.27, Bergamini 3.51, 3.31, 3.53 e 3.54, nonché dell'emendamento Maccanti 3.41, di cui propone l'accantonamento.

Giovanni Battista TOMBOLATO (Lega) ritira l'emendamento 3.21 a sua prima firma.

Il sottosegretario Michele DELL'ORCO esprime parere conforme a quello del relatore.

Diego DE LORENZIS, *presidente e relatore*, avverte quindi che gli emendamenti Maccanti 3.9, Scagliusi 3.27, Bergamini 3.51, 3.31, 3.53 e 3.54, nonché l'emendamento Maccanti 3.41 devono ritenersi accantonati.

Deborah BERGAMINI (FI) illustra le finalità dell'emendamento a sua prima firma 3.1, in materia di classificazione delle strade locali, volto essenzialmente a colmare una lacuna dell'ordinamento che genera un enorme contenzioso. Chiede

quindi ai relatori e al Governo di procedere all'accantonamento dell'emendamento ai fini di un'ulteriore valutazione.

Diego DE LORENZIS, *presidente e relatore*, chiarisce che il parere contrario espresso dai relatori deriva da alcuni chiarimenti forniti dagli uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e che non si tratta in realtà di un problema di mera classificazione delle strade locali.

La Commissione, con distinte votazioni, respinge gli emendamenti Bergamini 3.1 e Schullian 3.2.

Giorgio MULÈ (FI), intervenendo sugli identici emendamenti Fidanza 3.3 e Squeri 3.4, in qualità di cofirmatario, ne illustra le finalità chiarendo che esso è volto ad adeguare la disciplina del divieto di circolazione dei mezzi pesanti nei giorni festivi al fine di adeguarla alle nuove esigenze della rete logistica e distributiva, che non si ferma più nei giorni festivi. Invita quindi i relatori a rivedere il parere contrario già espresso.

Diego DE LORENZIS, *presidente e relatore*, chiarisce che le ragioni del parere negativo sugli identici emendamenti Fidanza 3.3 e Squeri 3.4 originano da una riflessione in corso presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che, di intesa con il Ministero dell'interno sta cercando la soluzione più idonea per venire incontro alle esigenze della sicurezza della circolazione e le legittime aspettative del sistema produttivo. Evidenzia pertanto come su tale delicata questione non vi sia in realtà nessuna preclusione ideologica dei relatori.

La Commissione, con distinte votazioni, respinge gli identici emendamenti Fidanza 3.3 e Squeri 3.4, nonché gli emendamenti Schullian 3.5, Sozzani 3.6 e gli identici Fidanza 3.7 e Squeri 3.8.

Davide GARIGLIO (PD) illustra le finalità dell'emendamento a sua prima firma 3.10, volto ad affrontare la que-

stione della responsabilità giuridica della custodia dei veicoli in sosta nei parcheggi a pagamento. Al riguardo ritiene opportuno che il Governo individui una soluzione idonea al fine di evitare l'insorgere di ulteriore contenzioso.

La Commissione respinge l'emendamento Gariglio 3.10.

Giorgio MULÈ (FI), intervenendo sull'emendamento Sozzani 3.12 in qualità di cofirmatario, sottolinea l'esigenza di consentire anche ai veicoli a propulsione ibrida l'accesso alle zone ZTL, anche al fine di evitare discriminazioni tra le tipologie di veicoli a basse emissioni inquinanti.

Simone BALDELLI (FI), intervenendo sulla medesima questione dell'accesso nelle zone ZTL dei veicoli a propulsione elettrica o ibrida, segnala che in Spagna nella città metropolitana di Madrid le zone a traffico limitato sono state eliminate in quanto suscettibili di complicare ulteriormente la vita dei cittadini. In particolare, segnala come anche la segnaletica relativa alle ZTL, che traduce « varco attivo » con « *open gate* », possa fornire un messaggio fuorviante agli utenti. Un'ulteriore vessazione per i cittadini deriva dai frequenti casi di reiterazione delle sanzioni amministrative per infrazioni commesse in successione per un'erronea conoscenza della delimitazione della ZTL.

Il sottosegretario Michele DELL'ORCO ricorda che nella recente legge di bilancio per il 2019 è stato inserito il nuovo comma 9-*bis* dell'articolo 7 del codice della strada, che prevede il libero accesso nelle zone a traffico limitato per i veicoli a propulsione elettrica e per i veicoli ibridi. Rileva peraltro come, mentre gli acquisti di auto elettriche risultino ancora piuttosto contenuti, risultino molto rilevanti gli acquisti di auto ibride, soprattutto in alcune città del Nord. La norma rischia dunque di creare un'eccessiva congestione nelle ZTL. Al riguardo segnala che la modifica prevista nel testo unificato all'esame della

Commissione va incontro alle sollecitazioni dei territori, espresse dall'ANCI e da comuni governati da forze politiche di tutti i colori.

Mauro ROTELLI (FdI) illustra le finalità dell'emendamento 3.11, in qualità di cofirmatario, sottolineando come il codice della strada debba rispettare il principio della neutralità tecnologica, al fine di evitare continui aggiornamenti per adeguarlo al rapido sviluppo delle tecnologie.

Davide GARIGLIO (PD) stigmatizza l'atteggiamento di chiusura da parte della maggioranza e del Governo nel valutare il contenuto degli emendamenti dell'opposizione. Sottolinea l'opportunità che il nuovo comma 9-*bis* dell'articolo 7 venga soppresso al fine di consentire ai sindaci di scegliere come disciplinare l'accesso nei centri storici dei veicoli a propulsione ibrida o elettrica anche sulla base delle caratteristiche specifiche dei centri storici, esercitando un legittimo potere discrezionale. Al riguardo cita a titolo esemplificativo l'esempio dell'amministrazione della città di Torino dove sono state assunte decisioni drastiche al fine di scoraggiare l'uso delle auto private a discapito delle viabilità, anche creando congestioni nei principali nodi di accesso al centro della città. Chiede pertanto ai relatori e al Governo di modificare il parere negativo già espresso sul successivo emendamento Pizzetti 3.14.

Alessandro MORELLI, *presidente*, invita i parlamentari delle opposizioni ad un uso dei tempi più ragionevole anche in vista dell'imminente ripresa dei lavori dell'Assemblea.

Raffaella PAITA (PD) desidera svolgere alcune considerazioni sul tema delicato dell'accesso dei veicoli alle zone ZTL e auspica da parte della presidenza un atteggiamento conciliante e rispettoso dei diritti delle opposizioni, alle quali deve essere consentito di esprimere liberamente



le proprie opinioni nella fase di illustrazione degli emendamenti e di dichiarazioni di voto, anche al fine di mantenere un clima costruttivo e sereno per l'esame delle proposte di legge di modifica del codice della strada.

Alessandro MORELLI, *presidente*, in vista della ripresa dei lavori con votazioni dell'Aula, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

**La seduta termina alle 18.30.**

## ALLEGATO 1

**5-02256 Paita: Iniziative urgenti per assicurare il funzionamento degli uffici della Motorizzazione civile.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Per quanto riguarda i pensionamenti, non risulta che con la nuova normativa cosiddetta « quota 100 » il personale della Motorizzazione di Bergamo abbia chiesto il collocamento a riposo. Solamente due operatori – né esaminatori, né tecnici – saranno collocati a riposo per limiti di età rispettivamente il 1° settembre 2019 e il 1° gennaio 2020.

Circa gli ipotizzati ritardi nello svolgimento del concorso *in itinere* per l'assunzione di 148 ingegneri, informo che le prove preselettive sono state svolte a novembre 2018, a febbraio 2019 si sono svolte le prove scritte, ed è terminata la fase di correzione degli elaborati. Pertanto, entro il prossimo settembre si potranno concludere le prove orali e si procederà all'assunzione dei candidati risultati vincitori. Nell'ambito di questo concorso è prevista l'assegnazione di 6 unità di personale alla sede di Bergamo, di diversi ingegneri a Milano e ad altri uffici limitrofi.

Inoltre, per scorrimento di graduatorie già in essere, nei prossimi giorni si procederà all'assunzione di ulteriori funzionari ingegneri/architetti. Tra le sedi di

assegnazione sono previste 2 unità per l'ufficio motorizzazione di Bergamo, 2 per l'UMC di Brescia e 3 per l'UMC di Milano. Non risultano altresì che siano stati adottati provvedimenti di trasferimento ma solo una rotazione straordinaria territoriale per un dipendente oggetto di licenziamento e attualmente riammesso in servizio ma comunque privo di abilitazioni a svolgere attività di esaminatore e/o tecnico.

Informo anche che lo scorso 30 maggio il Direttore generale territoriale ha incontrato il personale dell'Ufficio Motorizzazione Civile di Bergamo; nel corso dell'incontro, oltre a fare il punto sulle nuove assunzioni di personale, è stato prospettato l'invio di personale tecnico ed esaminatore proveniente dalle sezioni coordinate appartenenti all'Ufficio motorizzazione di Bergamo, dalla stessa Direzione Generale territoriale Nord-Ovest nonché dalla sede Centrale. Tale intervento consentirà non solo di incrementare il numero delle operazioni ma di ridurre lo straordinario degli operatori che con forte impegno stanno portando avanti l'attività.

## ALLEGATO 2

**5-02255 Fidanza: Iniziative urgenti in materia di immatricolazione di veicoli all'estero.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Le modifiche apportate all'articolo 93 del Codice della strada nel dicembre 2018 avevano e hanno l'obiettivo di contrastare il fenomeno della cosiddetta esterovestizione, ossia la circolazione di autoveicoli con targa estera nel territorio nazionale, al solo fine di eludere gli obblighi assicurativi e fiscali, nonché di evitare l'applicazione delle sanzioni del Codice stesso.

In merito alle criticità segnalate dal territorio ed evidenziate nell'atto in esame il Ministero dell'interno ha precisato quanto segue.

Il divieto di circolazione, temperato da alcune eccezioni esplicitamente previste, come riferito dagli operatori di polizia, sta già facendo registrare risultati positivi che nel tempo andranno a consolidarsi.

Con circolare dello scorso gennaio sono state già fornite indicazioni operative per porre rimedio ad alcune criticità evidenziate.

La problematica dell'applicazione del divieto non solo ai cittadini comunitari ma anche ai cosiddetti residenti normali – ossia quelli dimoranti nel territorio nazio-

nale per almeno 185 giorni all'anno per interessi professionali o personali – potrà essere superata in via amministrativa, precisando l'esclusione dei cittadini comunitari residenti all'estero dal campo d'applicazione del divieto di circolazione e la facoltà per gli stessi di circolare sul territorio nazionale con targa estera per la durata massima di un anno.

Per quanto concerne invece la situazione dei lavoratori stagionali stranieri – che potrebbero incorrere nel divieto di circolazione in ragione della natura potenzialmente pluriennale dell'attività lavorativa – sono in corso di valutazione diverse possibili soluzioni che dovranno trovare ingresso nell'ordinamento con un provvedimento normativo.

Dunque, le criticità segnalate ed emerse nella fase di prima applicazione della normativa sono adeguatamente affrontate in modo da salvaguardare le poche ma evidenti situazioni meritevoli di uno specifico trattamento derogatorio, fermo restando l'obiettivo di colpire le migliaia di condotte elusive degli obblighi di legge.

## ALLEGATO 3

**5-02257 Bergamini: Iniziative urgenti per il ripristino della viabilità sul Ponte sul Torrente Pescia.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In merito alle iniziative urgenti per il ripristino della viabilità sul tratto viario in argomento, la Prefettura di Pistoia ha evidenziato quanto segue.

A seguito di plurime segnalazioni sullo stato di manutenzione del ponte sul torrente Pescia lungo la strada provinciale 11 Francesca Vecchia, la Provincia di Pistoia ha eseguito specifici sopralluoghi per verificarne l'integrità strutturale, all'esito dei quali il 7 febbraio 2019 è stata depositata una prima perizia dalla quale si evincono gravi problemi strutturali del manufatto. Pertanto, in pari data, l'Amministrazione provinciale istituiva il limite di velocità non superiore a 30 km/h nonché il divieto di transito per i mezzi superiori a 3,5 tonnellate.

Tuttavia, considerati i volumi di traffico, si è resa necessaria una nuova e più approfondita verifica tecnica, acquisita dalla Provincia lo scorso 4 giugno, dalla quale sono emersi nuovi profili inerenti la stabilità della struttura tali da poter generare – anche senza alcun carico – il crollo del ponte. Con ordinanza in data 5 giugno 2019, l'Amministrazione provinciale ha quindi disposto l'interdizione al traffico veicolare e pedonale sul ponte fino

all'esecuzione dei lavori di messa in sicurezza; al contempo, quale itinerario alternativo, ha istituito il senso unico di un tratto della strada provinciale 30.

Infine, l'Amministrazione provinciale riferisce di aver già stanziato 400.000 euro per la messa in sicurezza del manufatto, unitamente alla Regione Toscana che ha a sua volta programmato un finanziamento di circa 25.000 euro per la progettazione tecnica dell'intervento.

In chiusura ricordo che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con decreto 16 febbraio 2018, n. 49, *Finanziamento degli interventi relativi a programmi straordinari di manutenzione della rete viaria di Province e Città Metropolitane* ha stanziato 1.620 miliardi di euro ripartiti per gli anni dal 2018 al 2023 finalizzati al miglioramento della sicurezza per la viabilità di Province e Città Metropolitane.

In particolare per la provincia di Pistoia il citato decreto ha previsto un finanziamento di complessivi euro 11.225.460,69.

Quanto evidenziato a conferma dell'impegno del Governo per la manutenzione e messa in sicurezza della viabilità locale.

## ALLEGATO 4

**5-02258 Carinelli: Attuazione del decreto ministeriale sulla micromobilità elettrica.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Il comma 102 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145, recante « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021 », ha introdotto la possibilità di autorizzare la sperimentazione della circolazione su strada di veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica, quali *segway*, hoverboard e monopattini, ed ha previsto l'emanazione di uno specifico decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per la definizione delle modalità di attuazione e degli strumenti operativi della sperimentazione.

Lo scorso 4 giugno il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha firmato la bozza di decreto, attualmente al vaglio della Corte dei Conti e dell'Ufficio Centrale di Bilancio, per poi essere pubblicato in Gazzetta Ufficiale.

Pur non essendo espressamente previsto dalla legge di bilancio, considerato che la sperimentazione è attuabile su base volontaria da parte dei Comuni, il Ministero ha ritenuto opportuno trasmettere una prima bozza di decreto ad ANCI in data 24 aprile.

ANCI ha fatto pervenire le proprie osservazioni in data 8 maggio, tra le quali si paventava il rischio di « una proliferazione di segnaletica verticale e orizzontale eccessiva » con particolare riferimento all'uso della segnaletica di obbligo finalizzata ad indicare la circolazione riservata a determinate categorie di utenti, nel caso di specie i dispositivi per la micromobilità. Il

Ministero ha quindi elaborato una soluzione finalizzata ad una semplificazione dello schema segnaletico proposto nella bozza introducendo un segnale sperimentale da apporre al di sotto del segnale di « INIZIO DEL CENTRO ABITATO » finalizzato ad indicare all'utente della strada che accede all'interno del centro abitato, l'informazione che è in atto la sperimentazione della micromobilità elettrica e che nelle zone 30 o su strade con limite di velocità massimo di 30 km/h, nonché sulle piste ciclabili e sui percorsi pedonali e ciclabili è ammessa la circolazione di monopattini elettrici e *segway*.

I comuni che intendano avviare la sperimentazione devono prevedere una campagna di informazione in corrispondenza di infrastrutture di trasporto, ricadenti nel proprio centro abitato, destinate allo scambio modale quali porti, aeroporti, stazioni ferroviarie, autostazioni, oltre a quella nei confronti degli utilizzatori che deve essere operata da parte delle società responsabili del servizio di noleggio circa le regole di utilizzo.

Con questa semplificazione il Ministero ha sostanzialmente accolto tutte le osservazioni e le richieste poste da ANCI, cosicché sarà possibile testare la fruibilità e l'utilizzo in ambito urbano di questi dispositivi. Auspichiamo che il maggior numero possibile di Comuni colga questa occasione e proietti la propria città nel futuro, verso una mobilità dolce e a zero impatto ambientale.



ALLEGATO 5

**DL 32/2019: Disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici (C. 1898 Governo, approvato dal Senato).**

**PARERE APPROVATO**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per i profili di competenza, il disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, recante disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli

interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici (C. 1898 Governo, approvato dal Senato),

esprime

**PARERE FAVOREVOLE**

## ALLEGATO 6

**Differimento dell'efficacia dell'obbligo della patente nautica per la conduzione di unità aventi motore di cilindrata superiore a 750 cc a iniezione a due tempi (C. 1822 Fogliani).**

**EMENDAMENTI**

*Sostituirlo con il seguente:*

**Art. 1.**

*(Modifica all'articolo 39 del codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, concernente i tipi di navigazione per i quali è obbligatorio il possesso della patente nautica)*

1. La lettera *b*) del comma 1 dell'articolo 39 del codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, è sostituita dalla seguente:

« *b*) per la navigazione nelle acque interne e per la navigazione nelle acque marittime entro sei miglia dalla costa, quando a bordo dell'unità è installato un motore avente una cilindrata superiore a 750 cc se a carburazione a due tempi, o a 1.000 cc se a carburazione a quattro tempi fuori bordo o a iniezione diretta, o a 1.300 cc se a carburazione a quattro tempi entro bordo, o a 2.000 cc se a ciclo *diesel*, comunque con potenza superiore a 30 kW o a 40,8 CV. ».

**1. 1.** Deidda, Fidanza, Rotelli.

*Al comma 1, sostituire la parola: 2021 con la seguente: 2020.*

**1. 2.** Paita, Gariglio.

**(Approvato)**

*Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:*

2. All'articolo 9, comma 2, primo e secondo periodo, del decreto-legge 30 dicembre 2016, n. 244, la parola: « 2019 », introdotta dall'articolo 4, comma 2, del decreto-legge 25 luglio 2018, n. 108, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 settembre 2018, n. 108, è sostituita dalla seguente: « 2020 ».

*Conseguentemente, sostituire il titolo con il seguente: Modifiche di termini in materia di patente nautica e di formazione al salvamento acquatico.*

**1. 3.** Il Relatore.

**(Approvato)**

*Aggiungere, in fine, il seguente articolo:*

Art. 2. – 1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione in *Gazzetta Ufficiale*.

**1. 01.** Il Relatore.

**(Approvato)**

ALLEGATO 7

**Modifiche al codice della strada. (Testo unificato C. 24 Brambilla, C. 192 Schullian, C. 193 Schullian, C. 219 Schullian, C. 234 Gebhard, C. 264 Molteni, C. 367 Comaroli, C. 681 Baldelli, C. 777 Gusmeroli, C. 1051 De Lorenzis, C. 1113 Pagani, C. 1187 Bergamini, C. 1245 Mulè, C. 1348 Gadda, C. 1358 Meloni, C. 1364 Frassini, C. 1366 Maccanti, C. 1368 Scagliusi, C. 1399 Vinci, C. 1400 Vinci, C. 1601 Butti, C. 1613 Zanella e petizione n. 38).**

**EMENDAMENTI DEI RELATORI**

ART. 3.

*Al comma 1, sopprimere la lettera d).*

**3. 100.** I Relatori.

*Al comma 1, lettera f), numero 2, sopprimere le parole: o A2.*

**3. 101.** I Relatori.

## ALLEGATO 8

**Modifiche al codice della strada. (Testo unificato C. 24 Brambilla, C. 192 Schullian, C. 193 Schullian, C. 219 Schullian, C. 234 Gebhard, C. 264 Molteni, C. 367 Comaroli, C. 681 Baldelli, C. 777 Gusmeroli, C. 1051 De Lorenzis, C. 1113 Pagani, C. 1187 Bergamini, C. 1245 Mulè, C. 1348 Gadda, C. 1358 Meloni, C. 1364 Frassini, C. 1366 Maccanti, C. 1368 Scagliusi, C. 1399 Vinci, C. 1400 Vinci, C. 1601 Butti, C. 1613 Zanella e petizione n. 38).**

**EMENDAMENTO RIFORMULATO**

*Al comma 1, sostituire la lettera d) con la seguente:*

d) all'articolo 172, comma 10, dopo il primo periodo è inserito il seguente: « Quando il mancato uso riguarda trasportati maggiorenni, la medesima sanzione si applica anche al conducente nel caso di veicoli di cui al comma 1, fatto salvo il caso di conducente di veicolo adibito a servizio di piazza o di noleggio con con-

ducente; in tal caso questi deve tenere informati i passeggeri dell'obbligo di utilizzare le cinture di sicurezza, quando sono seduti ed il veicolo è in movimento, con le modalità di cui al comma 7.

**2. 17. (Nuova formulazione)** Scagliusi, Barbuto, Barzotti, Luciano Cantone, Carinelli, De Girolamo, Ficara, Grippa, Liuzzi, Marino, Raffa, Paolo Nicolò Romano, Serritella, Spessotto, Termini.

ALLEGATO 9

**Modifiche al codice della strada. (Testo unificato C. 24 Brambilla, C. 192 Schullian, C. 193 Schullian, C. 219 Schullian, C. 234 Gebhard, C. 264 Molteni, C. 367 Comaroli, C. 681 Baldelli, C. 777 Gusmeroli, C. 1051 De Lorenzis, C. 1113 Pagani, C. 1187 Bergamini, C. 1245 Mulè, C. 1348 Gadda, C. 1358 Meloni, C. 1364 Frassini, C. 1366 Maccanti, C. 1368 Scagliusi, C. 1399 Vinci, C. 1400 Vinci, C. 1601 Butti, C. 1613 Zanella e petizione n. 38).**

**EMENDAMENTO APPROVATO**

ART. 2.

*Al comma 1, sopprimere le lettere b) e g).*

**2. 5. I Relatori.**