

270.

Allegato A

DOCUMENTI ESAMINATI NEL CORSO DELLA SEDUTA COMUNICAZIONI ALL'ASSEMBLEA

INDICE

	PAG.		PAG.
Comunicazioni	3	Atti di controllo e di indirizzo.....	6
Missioni vavevoli nella seduta del 26 marzo 2024.....	3	Disegno di legge: S. 1014 - Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 5 febbraio 2024, n. 10, recante disposizioni urgenti sulla <i>governance</i> e sugli interventi di competenza della Società « Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 SpA » (Approvato dal Senato) (A.C. 1790)	7
Progetti di legge (Adesione di deputati a proposte di legge; Assegnazione a Commissioni in sede referente)	3	Parere della I Commissione.....	7
Presidente del Senato (Trasmissione di un documento).....	4	Parere della V Commissione	7
Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri (Trasmissione di un documento).....	4	Articolo unico; Articoli del decreto-legge	7
Documenti ministeriali (Trasmissione).....	4	Modificazioni apportate dal Senato.....	13
Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri (Trasmissione di un documento)	4	Proposte emendative.....	18
Commissione europea (Trasmissione di documenti).....	5	Ordini del giorno	26
Progetti di atti dell'Unione europea (Annunzio).....	5	Disegno di legge: Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (A.C. 1435-A) e abbinata proposte di legge: Brambilla; Gusmeroli ed altri; Comaroli ed altri; Vinci; Vinci; Berruto ed altri; Mulè; De Luca; Consiglio regionale della Lombardia; Consiglio nazionale dell'economia e del	
Trasmissione di documenti connessi ad atti dell'Unione europea.....	5		
Difensore civico della regione Basilicata (Trasmissione di un documento).....	6		

N. B. Questo allegato reca i documenti esaminati nel corso della seduta e le comunicazioni all'Assemblea non lette in aula.

	PAG.		PAG.
lavoro; Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro; Carè; Santillo ed altri; Consiglio regionale del Veneto; Consiglio regionale del Veneto; Iaria ed altri; Rosato; Mascaretti ed altri; Consiglio regionale della Puglia; Deidda ed altri; Morassut ed altri;		Rosato; Cherchi; Consiglio regionale del Veneto; Gianassi ed altri (A.C. 41-96-195-411-412-526-529-578-634-684-686-697-718-865-874-892-985-1030-1218-1258-1265-1303-1398-1413-1483)	38
		Ordini del giorno	38

COMUNICAZIONI

**Missioni valevoli
nella seduta del 26 marzo 2024.**

Albano, Ascani, Bagnai, Barbagallo, Barelli, Battistoni, Bellucci, Benvenuto, Deborah Bergamini, Bignami, Bitonci, Bonetti, Braga, Brambilla, Caiata, Calderone, Calovini, Cappellacci, Carfagna, Carloni, Casasco, Cavandoli, Cecchetti, Cesa, Cirielli, Colosimo, Enrico Costa, Sergio Costa, Delmastro Delle Vedove, Donzelli, Faraone, Ferrante, Ferro, Fitto, Foti, Frassinetti, Freni, Gava, Gebhard, Gemmato, Giachetti, Giglio Vigna, Giorgetti, Guerini, Gusmeroli, Leo, Letta, Lollobrigida, Longi, Lupi, Magi, Mangialavori, Maschio, Mazzi, Meloni, Minardo, Molinari, Mollicone, Molteni, Morrone, Mulè, Nordio, Osnato, Nazario Pagano, Patriarca, Pellegrini, Pichetto Fratin, Prisco, Quarta-pelle Procopio, Rampelli, Richetti, Rixi, Rizzetto, Roccella, Rosato, Angelo Rossi, Rotelli, Rubano, Scerra, Schullian, Semenzato, Francesco Silvestri, Siracusano, Sportiello, Sudano, Tabacci, Tajani, Trancassini, Tremonti, Vaccari, Varchi, Zaratti, Zoffili.

(Alla ripresa pomeridiana della seduta).

Albano, Ascani, Bagnai, Barbagallo, Barelli, Battistoni, Bellucci, Benvenuto, Deborah Bergamini, Bignami, Bitonci, Bonetti, Braga, Brambilla, Caiata, Calderone, Calovini, Cappellacci, Carfagna, Carloni, Casasco, Cavandoli, Cecchetti, Cesa, Cirielli, Colosimo, Enrico Costa, Sergio Costa, Deidda, Delmastro Delle Vedove, Donzelli, Faraone, Ferrante, Ferro, Fitto, Foti, Frassinetti, Freni, Gava, Gebhard, Gemmato, Giachetti, Giglio Vigna, Giorgetti, Guerini, Gusmeroli, Leo, Letta, Lollobrigida, Longi, Lupi, Man-

gialavori, Maschio, Mazzi, Meloni, Minardo, Molinari, Mollicone, Molteni, Morrone, Mulè, Nordio, Osnato, Nazario Pagano, Patriarca, Pellegrini, Pichetto Fratin, Prisco, Quarta-pelle Procopio, Rampelli, Richetti, Rixi, Rizzetto, Roccella, Rosato, Angelo Rossi, Rotelli, Rubano, Scerra, Schullian, Semenzato, Francesco Silvestri, Siracusano, Sportiello, Sudano, Tabacci, Tajani, Trancassini, Tremonti, Vaccari, Varchi, Zaratti, Zoffili, Zucconi.

Adesione di deputati a proposte di legge.

La proposta di legge CIABURRO: « Istituzione e disciplina delle zone franche montane per la salvaguardia e lo sviluppo delle aree di montagna e per il contrasto dello spopolamento nelle aree interne, montane e rurali » (538) è stata successivamente sottoscritta dalla deputata Marchetto Aliprandi.

Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede referente.

A norma del comma 1 dell'articolo 72 del Regolamento, i seguenti progetti di legge sono assegnati, in sede referente, alle sottoidicate Commissioni permanenti:

I Commissione (Affari costituzionali):

DI SANZO ed altri: « Modifica dell'articolo 17 della legge 5 febbraio 1992, n. 91, in materia di riacquisto della cittadinanza » (1237) *Parere delle Commissioni III e V.*

XII Commissione (Affari sociali):

BRAMBILLA: « Modifiche alla legge 14 febbraio 1974, n. 37, in materia di accesso

dei cani guida o di assistenza delle persone prive di vista o con disabilità ai mezzi di trasporto e ai luoghi pubblici e aperti al pubblico » (1485) *Parere delle Commissioni I, II (ex articolo 73, comma 1-bis, del Regolamento, per le disposizioni in materia di sanzioni), V, VII, IX, X, XIII e della Commissione parlamentare per le questioni regionali;*

GRIBAUDO e FURFARO: « Riconoscimento della disprassia come disabilità ai fini dell'inclusione scolastica e universitaria, dell'integrazione sociale e dell'inserimento professionale nonché del conseguimento della patente di guida » (1546) *Parere delle Commissioni I, V, VI, VII, IX, X, XI e della Commissione parlamentare per le questioni regionali.*

XIII Commissione (Agricoltura):

BRAMBILLA: « Modifiche agli articoli 12, 13 e 22 della legge 11 febbraio 1992, n. 157, in materia di divieto dell'esercizio dell'attività venatoria mediante l'uso dell'arco » (1541) *Parere delle Commissioni I, II, VIII e della Commissione parlamentare per le questioni regionali.*

Trasmissione dal Presidente del Senato.

Il Presidente del Senato, con lettera in data 22 marzo 2024, ha comunicato che la 10^a Commissione (Affari sociali) del Senato ha approvato, ai sensi dell'articolo 144, commi 1 e 6, del Regolamento del Senato, una risoluzione sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla protezione dei lavoratori contro i rischi derivanti da un'esposizione ad agenti cancerogeni, mutageni o a sostanze tossiche per la riproduzione durante il lavoro (sesta direttiva particolare ai sensi dell'articolo 16, paragrafo 1, della direttiva 89/391/CEE del Consiglio) (codificazione) (COM(2023) 738 final) (atto Senato Doc. XVIII, n. 10).

Questo documento è trasmesso alla XI Commissione (Lavoro) e alla XII Commissione (Affari sociali).

Trasmissione dal Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri.

Il Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri, con lettera in data 25 marzo 2024, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 5 della legge 9 luglio 1990, n. 185, la relazione sulle operazioni autorizzate e svolte per il controllo dell'esportazione, importazione e transito dei materiali di armamento, riferita all'anno 2023 (Doc. LXVII, n. 2).

Questa relazione è trasmessa alla III Commissione (Affari esteri), alla IV Commissione (Difesa) e alla X Commissione (Attività produttive).

Trasmissione dal Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale.

Il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, con lettera in data 22 marzo 2024, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 4, comma 1, lettera c), della legge 15 dicembre 1998, n. 484, la relazione sullo stato di esecuzione del Trattato per il bando totale degli esperimenti nucleari, riferita all'anno 2023 (Doc. CXXXIX, n. 2).

Questa relazione è trasmessa alla III Commissione (Affari esteri).

Il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, con lettera in data 22 marzo 2024, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 3, comma 2, della legge 3 agosto 1985, n. 411, la relazione sull'attività svolta dalla società Dante Alighieri nell'anno 2023 e il suo bilancio consuntivo per la medesima annualità.

Questa relazione è trasmessa alla III Commissione (Affari esteri) e alla VII Commissione (Cultura).

Trasmissione dal Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri.

Il Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri,

in data 26 marzo 2024, ha trasmesso la seguente relazione concernente il seguito dato dal Governo agli indirizzi definiti dalle Camere in merito a progetti di atti dell'Unione europea o ad atti preordinati alla formulazione degli stessi:

relazione, predisposta dal Ministero della salute, concernente il seguito del documento della XII Commissione (Affari sociali) della Camera (atto Camera Doc XVIII, n. 12) in merito alla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante un codice dell'Unione relativo ai medicinali per uso umano e che abroga le direttive 2001/83/CE e 2009/35/CE (COM(2023) 192 final).

Questa relazione è trasmessa alla XII Commissione (Affari sociali) e alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea).

Trasmissione dalla Commissione europea.

La Commissione europea, in data 25 marzo 2024, ha trasmesso il documento C(2024) 1975 final, recante la risposta della Commissione europea al documento della V Commissione (Bilancio) (atto Camera Doc. XVIII, n. 11) concernente la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo al coordinamento efficace delle politiche economiche e alla sorveglianza di bilancio multilaterale e che abroga il regolamento (CE) n. 1466/97 del Consiglio (COM(2023) 240 final), la proposta di regolamento del Consiglio recante modifica del regolamento (CE) n. 1467/97 per l'accelerazione e il chiarimento delle modalità di attuazione della procedura per i disavanzi eccessivi (COM(2023) 241 final) e la proposta di direttiva del Consiglio recante modifica della direttiva 2011/85/UE del Consiglio relativa ai requisiti per i quadri di bilancio degli Stati membri (COM(2023) 242 final).

Questo documento è trasmesso alla V Commissione (Bilancio) e alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea).

La Commissione europea, in data 25 marzo 2024, ha trasmesso il documento C(2024) 1984 final, recante la risposta della Commissione europea al documento delle Commissioni riunite XII (Affari sociali) e XIII (Agricoltura) (atto Camera Doc. XVIII, n. 14) in merito alla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle piante ottenute mediante alcune nuove tecniche genomiche, nonché agli alimenti e ai mangimi da esse derivati, e che modifica il regolamento (UE) 2017/625 (COM(2023) 411 final).

Questo documento è trasmesso alla XII Commissione (Affari sociali), alla XIII Commissione (Agricoltura) e alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea).

Annunzio di progetti di atti dell'Unione europea.

La Commissione europea, in data 25 marzo 2024, ha trasmesso, in attuazione del Protocollo sul ruolo dei Parlamenti allegato al Trattato sull'Unione europea, la relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione e sull'impatto della decisione (UE) 2018/646 del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 aprile 2018 relativa a un quadro comune per la fornitura di servizi migliori per le competenze e le qualifiche (Euro-pass) e che abroga la decisione n. 2241/2004/CE (COM(2024) 135 final), che è assegnata, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, alle Commissioni riunite VII (Cultura) e XI (Lavoro), con il parere della XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea).

Trasmissione di documenti connessi ad atti dell'Unione europea.

Il Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri, in data 21 marzo 2024, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 4, commi 3 e 6, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, relazioni predisposte dalla Rappresentanza permanente d'Italia presso l'Unione europea, riferite al periodo dal 1° al 20 marzo 2024.

Questi documenti sono trasmessi alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea) e alle Commissioni competenti per materia.

**Trasmissione dal Difensore civico
della regione Basilicata.**

Il Difensore civico della regione Basilicata, con lettera in data 26 marzo 2024, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 16, comma 2, della legge 15 maggio 1997, n. 127, la

relazione sull'attività svolta dallo stesso Difensore civico nell'anno 2023 (Doc. CXXVIII, n. 7).

Questa relazione è trasmessa alla I Commissione (Affari costituzionali).

Atti di controllo e di indirizzo.

Gli atti di controllo e di indirizzo presentati sono pubblicati nell'*Allegato B* al resoconto della seduta odierna.

DISEGNO DI LEGGE: S. 1014 – CONVERSIONE IN LEGGE, CON MODIFICAZIONI, DEL DECRETO-LEGGE 5 FEBBRAIO 2024, N. 10, RECANTE DISPOSIZIONI URGENTI SULLA GOVERNANCE E SUGLI INTERVENTI DI COMPETENZA DELLA SOCIETÀ «INFRASTRUTTURE MILANO CORTINA 2020-2026 S.P.A.» (APPROVATO DAL SENATO) (A.C. 1790)

A.C. 1790 – Parere della I Commissione

PARERE DELLA I COMMISSIONE SULLE PROPOSTE EMENDATIVE PRESENTATE

NULLA OSTA

sugli emendamenti contenuti nel fascicolo.

A.C. 1790 - Parere della V Commissione

PARERE DELLA V COMMISSIONE SUL TESTO DEL PROVVEDIMENTO E SULLE PROPOSTE EMENDATIVE PRESENTATE

Sul testo del provvedimento in oggetto:

PARERE FAVOREVOLE

Sugli emendamenti trasmessi dall'Assemblea:

PARERE CONTRARIO

sulle proposte emendative 1.3, 1.5, 1.10, 2.10, 3.2, 3.5, 3.6, 3.9, 3.10, 3-bis.01, 3-bis.02, 4.01, 4.02 e 4.03, in quanto suscettibili di determinare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica privi di idonea quantificazione e copertura;

NULLA OSTA

sulle restanti proposte emendative.

A.C. 1790 – Articolo unico

ARTICOLO UNICO DEL DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE NEL TESTO DELLA COMMISSIONE IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL SENATO

Art. 1.

1. Il decreto-legge 5 febbraio 2024, n. 10, recante disposizioni urgenti sulla *governance* e sugli interventi di competenza della Società « Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A. », è convertito in legge con le modificazioni riportate in allegato alla presente legge.

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

ARTICOLI DEL DECRETO-LEGGE NEL TESTO DEL GOVERNO

Articolo 1.

(Soggetto attuatore delle opere complementari in ambito stradale connesse allo svolgimento delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026)

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto, ANAS S.p.A. è individuato quale soggetto attuatore degli interventi di cui all'Allegato A, che costi-

tuisce parte integrante del presente decreto, e subentra nei relativi rapporti giuridici attivi e passivi, nonché nei procedimenti amministrativi pendenti alla data di entrata in vigore del presente decreto, alla società « Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A. », di cui all'articolo 3, comma 1, del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, di seguito « Società ». Restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodotti e i rapporti giuridici sorti antecedentemente alla data di entrata in vigore del presente decreto. Entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, la Società trasmette ad ANAS S.p.A. una relazione circa lo stato di attuazione degli interventi di cui al primo periodo e degli impegni finanziari assunti nell'espletamento delle relative attività.

Articolo 2.

(Modifiche al decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31)

1. Al decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 3:

1) al comma 2, dopo le parole: « legge 30 dicembre 2020, n. 178 » sono inserite le seguenti: « , ad eccezione delle opere affidate quale soggetto attuatore ad ANAS S.p.A. »;

2) il comma 5 è sostituito dai seguenti:

« 5. L'organo di amministrazione della Società è composto da cinque membri, dei quali:

a) tre designati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con l'Autorità politica competente in materia di sport, di cui:

1) uno con funzioni di presidente;

2) uno con funzioni di amministratore delegato, al quale sono altresì attribuite le funzioni di cui al comma 5-ter, primo periodo;

3) un consigliere con delega sulle attribuzioni di cui al comma 5-ter, secondo periodo;

b) uno designato dalla regione Lombardia;

c) uno designato congiuntamente dalla regione Veneto e dalle province autonome di Trento e di Bolzano.

5-bis. Alle riunioni dell'organo di amministrazione può partecipare, senza diritto di voto, l'amministratore delegato della Fondazione di cui all'articolo 2.

5-ter. All'amministratore delegato di cui al comma 5, lettera a), numero 2, sono attribuite le funzioni di commissario straordinario per la realizzazione degli interventi stradali e ferroviari di cui all'Allegato 1, che costituisce parte integrante del presente decreto, nonché dell'intervento di cui all'articolo 16, comma 3-bis, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156. Il consiglio di amministrazione delega al consigliere di cui al comma 5, lettera a), numero 3, le proprie attribuzioni in materia di monitoraggio e coordinamento delle attività di *internal auditing* e rendicontazione. Sulle funzioni delegate ai sensi del presente comma, il consiglio di amministrazione può, in qualunque momento, impartire direttive e avocare a sé operazioni rientranti nella delega. »;

3) al comma 6, ovunque ricorra, la parola: « nominati » è sostituita dalla seguente: « designati »;

4) il comma 7 è abrogato;

b) è aggiunto l'Allegato 1, di cui all'Allegato B al presente decreto.

Articolo 3.

(Disposizioni in materia di commissariamenti delle opere connesse allo svolgimento

*delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina
2020-2026)*

1. L'amministratore delegato *pro tempore* di ANAS S.p.A., dalla data di entrata in vigore del presente decreto, subentra quale commissario straordinario per la realizzazione dell'intervento relativo alla strada statale SS 36 – Messa in sicurezza della tratta Giussano-Civate, con i poteri di cui all'articolo 4, commi 2 e 3, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55. Restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodotti e i rapporti giuridici sorti antecedentemente alla data di entrata in vigore del presente decreto. Il Commissario straordinario di cui al primo periodo può nominare fino a un massimo di due sub-commissari, scelti tra il personale di ANAS S.p.A. Al Commissario straordinario e agli eventuali sub-commissari nominati non spettano compensi, gettoni di presenza e indennità, comunque denominati. Gli eventuali rimborsi spese sono posti a carico del quadro economico dell'intervento di cui al primo periodo nel limite massimo di 50.000 euro annui.

2. Per lo svolgimento delle funzioni commissariali di cui al comma 1, l'amministratore delegato *pro tempore* di ANAS S.p.A. può avvalersi delle strutture della medesima società, delle amministrazioni centrali e periferiche dello Stato e degli altri enti territoriali, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Articolo 4.

(Disposizioni transitorie e finanziarie)

1. Entro trenta giorni dalla nomina degli organi sociali ai sensi del comma 2, la Società adegua la convenzione quadro con ANAS S.p.A. alle disposizioni di cui al presente decreto. Per ciascuno degli interventi di cui all'Allegato A, non sono dovute

alla Società le somme di cui all'articolo 3, comma 11, primo e terzo periodo, del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31. Per la realizzazione dei predetti interventi, sono riconosciuti ad ANAS S.p.A. gli oneri di investimento di cui all'articolo 36, comma 3-bis, secondo periodo, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, da cui sono dedotte le eventuali somme rendicontate da ANAS S.p.A., nelle modalità previste dal vigente contratto di programma, rispetto ai costi interni ed esterni sostenuti per i predetti interventi alla data di entrata in vigore del presente decreto. Gli oneri di cui al secondo periodo sono riconosciuti nei limiti delle risorse allo stato disponibili nei quadri economici senza nuovi o maggiori a carico della finanza pubblica.

2. Alla designazione dei componenti degli organi sociali della Società in coerenza con le disposizioni dell'articolo 2 si provvede entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto. Entro i successivi quindici giorni dalle designazioni, è convocata l'assemblea dei soci della Società per procedere al rinnovo degli organi sociali. Entro i successivi trenta giorni dalla nomina degli organi sociali, la Società adegua il proprio Statuto alle disposizioni di cui al presente decreto, anche ai fini dell'attribuzione delle deleghe ai sensi dell'articolo 11, comma 9, lettera a), del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175. Nelle more del perfezionamento delle procedure di nomina, restano in carica gli organi sociali con poteri di gestione ordinari.

3. È autorizzata a favore dell'ANAS S.p.A. la spesa di 17,73 milioni di euro per l'anno 2032 e di 25 milioni di euro per ciascuno degli anni 2033 e 2034. ANAS S.p.A. destina le risorse di cui al primo periodo alla copertura degli oneri connessi alla manutenzione e messa in sicurezza della rete stradale, anche al fine di garantire l'accessibilità complessiva dei territori interessati dagli eventi sportivi ai Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026. Agli oneri di cui al presente comma si

provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 214, comma 1, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77.

4. Dall'attuazione degli articoli 1, 2, 3 e 4, commi 1 e 2 del presente decreto, non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 5.

(Entrata in vigore)

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

ALLEGATO A
(di cui all'articolo 1, comma 1)

Elenco delle opere complementari in ambito stradale connesse allo svolgimento delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2020-2026 affidate ad ANAS S.p.A. come soggetto attuatore

Regione	Intervento
Lombardia	SS 38 – Allargamento tratti saltuari dal km 18+200 al km 68+300
Lombardia	SS 36 – Adeguamento a tre corsie del Ponte Manzoni a Lecco
Lombardia	SS 36 – Consolidamento galleria « Monte Piazze »
Lombardia	SS 36 – Potenziamento svincolo in località Piona
Lombardia	SS 36 – Messa in sicurezza tratta Giussano-Civate

ALLEGATO B

(di cui all'articolo 2, comma 1, lettera b))

« Allegato 1

(di cui all'articolo 3, comma 5-ter)

Elenco delle opere complementari in ambito stradale già oggetto di commissariamento, per cui è disposta la nomina dell'amministratore delegato della Società "Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A." quale commissario straordinario

Regione	Intervento
Lombardia	SS 36 – Completamento percorso ciclabile Abbadia Lariana
Lombardia	SS 38 – Tangenziale sud di Sondrio
Lombardia	SS 42 “del Tonale e della Mendola” – lotto 1 (comune di Trescore Balneario); lotto 2 (comune di Entratico)
Lombardia	SS 639 – Variante di Vercurago
Veneto	SS 51 – Variante di Cortina
Veneto	SS 51 – Variante di Longarone
Lombardia	Interventi di soppressione passaggi a livello sulla SS 38 linea ferroviaria Milano-Lecco-Sondrio-Tirano

».

A.C. 1790 – Modificazioni del SenatoMODIFICAZIONI APPORTATE DAL
SENATO*All'articolo 1:**al comma 1:*

al primo periodo, le parole: « ANAS S.p.A. » sono sostituite dalle seguenti: « la società ANAS S.p.A. » e le parole: « è individuato » sono sostituite dalle seguenti: « è individuata »;

al secondo periodo, le parole: « effetti prodotti » sono sostituite dalle seguenti: « effetti prodottisi »;

al terzo periodo, le parole: « ad ANAS S.p.A. » sono sostituite dalle seguenti: « all'ANAS S.p.A. » e le parole: « degli impegni » sono sostituite dalle seguenti: « circa gli impegni »;

dopo il comma 1 sono aggiunti i seguenti:

« 1-bis. A decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, la società Rete ferroviaria italiana (RFI) S.p.A. è individuata quale soggetto attuatore degli interventi di cui all'Allegato A-bis, che costituisce parte integrante del presente decreto, e subentra nei relativi rapporti giuridici attivi e passivi, nonché nei procedimenti amministrativi pendenti alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, alla Società. Restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti antecedentemente alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Entro quindici giorni dalla medesima data di entrata in vigore, la Società trasmette alla RFI S.p.A. una relazione circa lo stato di attuazione degli interventi di cui al primo periodo e circa gli impegni finanziari assunti nell'espletamento delle relative attività.

1-ter. A decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, la società FERROVIE-

NORD S.p.A. è individuata quale soggetto attuatore dell'intervento "Sede T2 MXP – Collegamento alla rete ferroviaria nazionale" e subentra nei relativi rapporti giuridici attivi e passivi, nonché nei procedimenti amministrativi pendenti alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, alla Società. Restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti antecedentemente alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Entro quindici giorni dalla medesima data di entrata in vigore, la Società trasmette alla FERROVIENORD S.p.A. una relazione circa lo stato di attuazione dell'intervento di cui al primo periodo e circa gli impegni finanziari assunti nell'espletamento delle relative attività »;

alla rubrica, le parole: « in ambito stradale » sono soppresse e le parole: « delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026 » sono sostituite dalle seguenti: « dei Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026 ».

*All'articolo 2:**al comma 1, lettera a):*

al numero 1), le parole: « ad ANAS S.p.A. » sono sostituite dalle seguenti: « alla società ANAS S.p.A. »;

dopo il numero 1) è inserito il seguente:

« 1-bis) al comma 2-ter è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "L'intervento pubblico per il completamento delle opere necessarie allo svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026 deve tener conto delle esigenze degli atleti e delle persone con disabilità" »;

al numero 2):

al capoverso 5, lettera a), alinea, le parole: « Autorità politica » sono sostituite dalle seguenti: « Autorità di Governo »;

al capoverso 5-ter:

al primo periodo, le parole: « numero 2 » sono sostituite dalle seguenti: « nu-

mero 2) », *le parole*: « e ferroviari » sono soppresse e *le parole*: « nonché dell'intervento » sono sostituite dalle seguenti: « nonché degli interventi »;

al secondo periodo, le parole: « Il consiglio di amministrazione » sono sostituite dalle seguenti: « L'organo di amministrazione » e *le parole*: « numero 3 » sono sostituite dalle seguenti: « numero 3 »;

al terzo periodo, le parole: « il consiglio di amministrazione » sono sostituite dalle seguenti: « l'organo di amministrazione »;

dopo il capoverso 5-ter è aggiunto il seguente:

« 5-*quater*. Nel caso in cui l'organo di amministrazione decida di procedere, conformemente allo statuto, alla nomina del direttore generale della Società, l'incarico è conferito all'amministratore delegato della medesima Società ».

All'articolo 3:

al comma 1, le parole: « di ANAS S.p.A. », ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: « dell'ANAS S.p.A. », *le parole*: « effetti prodotti » sono sostituite dalle seguenti: « effetti prodottisi » e *le parole*: « rimborsi spese » sono sostituite dalle seguenti: « rimborsi di spese »;

al comma 2, le parole: « di ANAS S.p.A. » sono sostituite dalle seguenti: « dell'ANAS S.p.A. » e *le parole*: « della medesima società, » sono sostituite dalle seguenti: « della medesima società e »;

dopo il comma 2 sono aggiunti i seguenti:

« 2-*bis*. L'amministratore delegato *pro tempore* della RFI S.p.A., dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, subentra quale Commissario straordinario per la realizzazione degli interventi di soppressione di passaggi a livello insistenti sulla strada statale 38, con i poteri di cui all'articolo 4, commi 2 e 3, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55. Restano validi gli

atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti antecedentemente alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Il Commissario straordinario di cui al primo periodo può nominare fino a un massimo di due sub-commissari, scelti tra il personale della RFI S.p.A. Al Commissario straordinario e agli eventuali sub-commissari nominati non spettano compensi, gettoni di presenza e indennità, comunque denominati. Gli eventuali rimborsi di spese sono posti a carico dei quadri economici degli interventi di cui al primo periodo nel limite complessivo massimo di 50.000 euro annui.

2-*ter*. Per lo svolgimento delle funzioni commissariali di cui al comma 2-*bis*, l'amministratore delegato *pro tempore* della RFI S.p.A. può avvalersi delle strutture della medesima società e delle amministrazioni centrali e periferiche dello Stato e degli altri enti territoriali, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente »;

alla rubrica, le parole: « delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2020-2026 » sono sostituite dalle seguenti: « dei Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026 ».

Dopo l'articolo 3 è inserito il seguente:

« Art. 3-*bis*. — (*Ulteriori disposizioni per lo svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026*) — 1. Gli enti territoriali interessati dai Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026 possono concorrere a finanziare e svolgere attività inerenti ai Giochi e finalizzate a favorire l'impatto positivo sul territorio di rispettiva competenza dal punto di vista sociale, ambientale ed economico, secondo una pianificazione definita d'intesa con il Comitato Organizzatore di cui all'articolo 2 del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, o comunque comunicata allo stesso.

2. Gli enti concedenti degli impianti sportivi connessi allo svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026 sono autorizzati a procedere alla revisione del relativo contratto ai sensi dell'articolo 192 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, in presenza dei presupposti e nei limiti ivi previsti, al fine di regolare gli effetti della mancata fruizione dei medesimi impianti da parte dei concessionari, in conseguenza degli impieghi connessi all'evento, mediante la rideterminazione della durata del contratto di concessione, nella misura strettamente necessaria a ricondurlo ai livelli di equilibrio e di traslazione del rischio pattuiti al momento della sua conclusione. La disposizione di cui al primo periodo non si applica ai contratti di concessione in relazione ai quali l'equilibrio economico-finanziario e i livelli di traslazione del rischio pattuiti al momento della loro conclusione siano altrimenti assicurati. Dall'attuazione del presente comma non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico degli enti concedenti.

3. Le regioni, le province autonome di Trento e di Bolzano e i comuni interessati dai Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026 possono disporre, con ordinanza, l'occupazione temporanea di aree attigue a quelle destinate alla realizzazione delle opere di impiantistica sportiva e infrastrutturali, come definite nel Piano complessivo delle opere olimpiche di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 8 settembre 2023, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 222 del 22 settembre 2023, se ciò risulti necessario ad assicurare la fruibilità e funzionalità degli impianti e delle infrastrutture nonché lo svolgimento dell'evento. Si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di cui agli articoli 49, commi 2, 3 e 4, e 50 del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327.

4. Le disponibilità derivanti dalle economie conseguite in relazione all'avvenuto collaudo degli interventi di cui al Piano

complessivo delle opere olimpiche, ove non già destinate ai maggiori fabbisogni degli interventi previsti dall'articolo 4, comma 2, del citato decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 8 settembre 2023, nonché le disponibilità derivanti dalla mancata realizzazione degli interventi di cui agli allegati 1 e 2 del medesimo decreto del Presidente del Consiglio dei ministri sono destinate, qualora non necessarie al completamento delle opere del Piano, alle finalità definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e, per le relative parti di competenza, di concerto con il Ministro per lo sport e i giovani, previa intesa con le regioni Lombardia e Veneto e le province autonome di Trento e di Bolzano ».

All'articolo 4:

al comma 1, le parole: « con ANAS S.p.A. » sono sostituite dalle seguenti: « con l'ANAS S.p.A. », le parole: « ad ANAS S.p.A. » sono sostituite dalle seguenti: « all'ANAS S.p.A. », le parole: « da ANAS S.p.A. » sono sostituite dalle seguenti: « dall'ANAS S.p.A. », le parole: « Gli oneri di cui al secondo periodo » sono sostituite dalle seguenti: « Gli oneri di cui al terzo periodo del presente comma » e dopo le parole: « senza nuovi o maggiori » è inserita la seguente: « oneri »;

al comma 2, dopo le parole: « articolo 11, comma 9, lettera a), del » sono inserite le seguenti: « testo unico in materia di società a partecipazione pubblica, di cui al »;

al comma 3, secondo periodo, le parole: « ANAS S.p.A. » sono sostituite dalle seguenti: « L'ANAS S.p.A. »;

dopo il comma 3 sono inseriti i seguenti:

« 3-bis. Per la realizzazione delle opere del piano approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri ai sensi dell'articolo 3, comma 2, del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, per le quali la Società intende avvalersi dell'ANAS S.p.A. per le fasi di affidamento

e di esecuzione delle opere, la copertura dei costi per le attività svolte da quest'ultima avviene mediante corresponsione di contributi da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a valere sul quadro economico delle relative opere. Per ciascuno degli interventi di cui al primo periodo sono riconosciuti oneri di investimento nel limite complessivo massimo del 9 per cento del quadro economico, comprensivo delle somme di cui all'articolo 3, comma 11, primo e terzo periodo, del citato decreto-legge n. 16 del 2020 e, comunque, entro i limiti delle risorse allo stato disponibili nei relativi quadri economici, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, la Società provvede, per ciascuno degli interventi, alla sottoscrizione di apposita convenzione con l'ANAS S.p.A. per la definizione degli interventi alla stessa affidati e dei relativi oneri finanziari in coerenza con le disposizioni di cui al presente comma, dandone comunicazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Gli interventi affidati all'ANAS S.p.A. ai sensi del presente comma sono recepiti in sede di aggiornamento del contratto di programma sottoscritto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con l'ANAS S.p.A.

3-ter. Per gli interventi di cui all'Allegato A-bis, in relazione alle attività già svolte dalla Società alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, nonché per quelle di monitoraggio, le somme di cui all'articolo 3, comma 11, primo periodo, del citato decreto-legge n. 16 del 2020 sono determinate nella misura dell'1,5 per cento dei relativi quadri economici, entro i limiti delle risorse allo stato disponibili sugli stessi, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

3-quater. Per l'intervento di cui all'articolo 1, comma 1-ter, in relazione alle attività già svolte dalla Società alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, nonché per quelle di monitoraggio, le somme di cui all'articolo 3, comma 11, primo periodo, del citato decreto-legge n. 16 del 2020 sono determi-

nate nella misura dell'1,5 per cento dei relativi quadri economici, entro i limiti delle risorse allo stato disponibili sugli stessi, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

3-quinquies. L'Autorità di bacino distrettuale delle Alpi Orientali provvede all'aggiornamento degli strumenti di pianificazione per il contrasto al dissesto idrogeologico nel territorio di competenza ai sensi dell'articolo 65 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152. L'aggiornamento del piano è approvato anche in più stralci funzionali, in coerenza con le modalità di cui all'articolo 67 del medesimo decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152. Il primo stralcio funzionale, riguardante il territorio del comune di Cortina d'Ampezzo, è adottato entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Il piano individua le misure strutturali e non strutturali funzionali alla mitigazione e gestione del rischio ed è corredato di norme di attuazione.

3-sexies. Per le esigenze di funzionamento volte a potenziare le attività finalizzate a mitigare il rischio idrogeologico e gli effetti del cambiamento climatico, anche con specifico riferimento al necessario monitoraggio e governo del rischio idrogeologico per lo svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026, ivi compresa l'attività di pianificazione di cui al comma 3-quinquies, l'Autorità di bacino distrettuale delle Alpi Orientali è autorizzata a reclutare, nel biennio 2024-2025, con rapporto di lavoro subordinato a tempo indeterminato, mediante l'indizione di concorsi pubblici o mediante le ulteriori modalità di reclutamento previste a legislazione vigente, in aggiunta alle facoltà assunzionali disponibili a legislazione vigente, il seguente contingente di personale: un dirigente di prima fascia, un dirigente di seconda fascia, un'unità da inquadrare nell'area delle elevate professionalità, prevista dal vigente contratto collettivo nazionale di lavoro relativo al personale dell'area del comparto funzioni centrali - Triennio 2019-2021, e dodici unità da inquadrare nell'area dei funzionari prevista dal medesimo contratto collettivo. Per effetto di quanto previsto dal presente comma, nella

vigente dotazione organica dell’Autorità di bacino distrettuale delle Alpi Orientali sono istituite una posizione di dirigente di prima fascia e una posizione nell’area delle elevate professionalità. Agli oneri derivanti dall’attuazione del presente comma, pari a euro 917.202 per l’anno 2024 e a euro 1.222.936 a decorrere dall’anno 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all’articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190 »;

al comma 4, le parole: « Dall’attuazione degli articoli 1, 2, 3 e 4, commi 1 e 2

del presente decreto, » sono sostituite dalle seguenti: « Dall’attuazione degli articoli 1, 2, 3 e 3-bis e dei commi 1, 2, 3-bis, 3-ter, 3-quater e 3-quinquies del presente articolo ».

All’Allegato A, le parole: « delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2020-2026 » sono sostituite dalle seguenti: « dei Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026 ».

Dopo l’Allegato A è inserito il seguente:

« ALLEGATO A-bis

(articolo 1, comma 1-bis)

Elenco delle opere complementari in ambito ferroviario connesse allo svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026 affidate alla RFI S.p.A. come soggetto attuatore

Regione o provincia autonoma	Intervento
Provincia autonoma di Trento	Stazione ferroviaria di Trento – Adeguamento infrastrutturale
Veneto	Stazione di Longarone – Miglioramento accessibilità e velocizzazione itinerari
Veneto	PRG di Ponte nelle Alpi
Veneto	Rinnovo stazioni/costruzione parcheggi di scambio Lotto 1 Stazione di Belluno
Veneto	Rinnovo stazioni/costruzione parcheggi di scambio Lotto 2 Stazione di Feltre
Lombardia	Interventi puntuali potenziamento – PRG sedi di incrocio
Lombardia	Soppressione passaggi a livello insistenti su SS38 Lotto 1 Lotto funzionale FORCOLA
Lombardia	Soppressione passaggi a livello insistenti su SS38 Lotto 2 Lotto funzionale COLORINA
Lombardia	Soppressione passaggi a livello insistenti su SS38 Lotto 3 Lotto funzionale MONTAGNA-POGGIRIDENTI
Lombardia	Soppressione passaggi a livello insistenti su SS38 Lotto 4 Lotto funzionale CHIURO-TEGLIO
Lombardia	Soppressione passaggi a livello insistenti su SS38 Lotto 5 Lotto funzionale Ponte-Chiuro
Lombardia	Soppressione passaggi a livello insistenti su SS38 Lotto 6 Lotto funzionale Bianzone

».

Nell’Allegato B, capoverso Allegato 1, l’ultima riga è soppressa.

PROPOSTE EMENDATIVE

ART. 1.

(Soggetto attuatore delle opere complementari connesse allo svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026)

Al comma 1, primo periodo, Allegato A, aggiungere, in fine, le seguenti voci: Lombardia SS 36 – Completamento percorso ciclabile « Abbadia Lariana », Lombardia SS 38 – Tangenziale sud di Sondrio, Lombardia SS 42 – « del Tonale e della Mendola » – lotto 1 (comune di Trescore Balneario); lotto 2 (comune di Entratico); Lombardia SS 639 Variante di Vercurago.

Conseguentemente:

all'articolo 2, comma 1, lettera b), Allegato B, capoverso Allegato 1, sopprimere le voci: Lombardia SS 36 – Completamento percorso ciclabile « Abbadia Lariana », Lombardia SS 38 – Tangenziale sud di Sondrio, Lombardia SS 42 – « del Tonale e della Mendola » – lotto 1 (comune di Trescore Balneario); lotto 2 (comune di Entratico); Lombardia SS 639 Variante di Vercurago;

all'articolo 3, comma 1:

primo periodo, dopo le parole: Giusano-Civate aggiungere le seguenti: alla strada statale SS 639 Variante di Vercurago, alla strada statale SS 42 – « del Tonale e della Mendola » – lotto 1 (comune di Trescore Balneario); lotto 2 (comune di Entratico), alla strada statale SS 38 – Tangenziale sud di Sondrio e alla strada statale SS 36 – Completamento percorso ciclabile « Abbadia Lariana » ed è nominato Commissario straordinario per le ulteriori opere indicate nell'Allegato A,;

ultimo periodo, sostituire le parole: dell'intervento con le seguenti: di ciascuno degli interventi.

1.10. Simiani, Curti, Scarpa, Braga.

Al comma 1, ultimo periodo, dopo le parole: di cui al primo periodo aggiungere le seguenti: , con particolare riferimento al rispetto della normativa in materia ambientale e paesaggistica, ivi comprese le verifiche di ottemperanza alle prescrizioni contenute nei provvedimenti che autorizzano gli interventi.

1.1. Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Ghirra, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zanella, Zaratti.

Al comma 1, aggiungere, in fine, il seguente periodo: La relazione di cui al precedente periodo è altresì trasmessa alle Commissioni parlamentari competenti per materia.

1.2. Ilaria Fontana, L'Abbate, Morfino, Santillo, Francesco Silvestri.

Dopo il comma 1, aggiungere i seguenti:

1.1. Al fine di realizzare le opere necessarie alla realizzazione delle linee ferroviarie Calalzo-Cortina e Tirano-Bormio-Malles, è autorizzata una spesa di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024, 2025, 2026. Agli oneri derivanti dal presente comma, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

1.2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare d'intesa con i presidenti delle regioni Lombardia e Veneto e delle province autonome di Trento e di Bolzano, sono identificate le tempistiche e le modalità di erogazione del finanziamento di cui al comma 1.1 necessarie alla realizzazione delle linee ferroviarie suddette.

1.3. Ilaria Fontana, L'Abbate, Morfino, Santillo, Francesco Silvestri.

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1.1. Le regioni Lombardia e Veneto, le province autonome di Trento e Bolzano nonché gli enti locali interessati, provve-

dono, di concerto con ANAS S.p.A. quale soggetto attuatore degli interventi di cui al presente articolo, alla stesura di un piano straordinario della mobilità, della circolazione e della viabilità riguardanti le zone a qualsiasi titolo interessate dagli eventi sportivi comprese le località di primo accesso alla valle. Agli oneri derivanti dal presente comma pari a un milione di euro per ciascuno degli anni 2024, 2025 e 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

Conseguentemente, alla rubrica, aggiungere, in fine, le parole: e piano straordinario per la mobilità, per la circolazione e per la viabilità.

1.5. Ilaria Fontana, L'Abbate, Morfino, Santillo, Francesco Silvestri.

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1.1. Per la realizzazione delle opere complementari e connesse allo svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026, ogni intervento edilizio relativo alla demolizione, ricostruzione e realizzazione di opere, deve tener conto degli indicatori dell'« impronta di carbonio », dell'« impronta idrica », valutata anche come dato aggregato nell'ambito territoriale dei Piani di bacino, nonché dell'« impronta ecologica » complessiva, applicando la metodologia di cui all'annesso metodologico al rapporto periodico ISPRA 288/2018 — ISBN 978-88-448-0902-7 e suoi aggiornamenti. Gli esiti dei calcoli effettuati sulla base dei suddetti indicatori sono resi pubblici con le modalità stabilite dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica sia prima dell'effettivo inizio dei lavori, sia all'ultimazione delle opere effettivamente eseguite.

1.4. Ilaria Fontana, L'Abbate, Morfino, Santillo, Francesco Silvestri.

Dopo il comma 1-ter, aggiungere il seguente:

1-*quater*. Gli interventi di cui agli allegati A e A-*bis* sono assoggettati a valuta-

zione d'impatto ambientale (VIA) e, ove necessario ai sensi della normativa vigente, a valutazione ambientale strategica (VAS), per le quali si procede all'avvio immediato dei procedimenti. Al fine di garantire la celere definizione dei relativi procedimenti amministrativi volti alla realizzazione degli interventi, le autorità competenti possono disporre il dimezzamento dei termini di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, in materia di valutazione d'impatto ambientale (VIA), valutazione ambientale strategica (VAS) e autorizzazione integrata ambientale (AIA).

1.6. Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Ghirra, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zanella, Zaratti.

Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:

Art. 1-*bis*.

(Accesso del pubblico all'informazione ambientale)

1. Agli interventi previsti all'articolo 1 si applicano le disposizioni di cui al decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 195, di attuazione della direttiva 2003/4/CE sull'accesso del pubblico all'informazione ambientale e del decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33, in tema di pubblicazione e accesso alle informazioni ambientali.

1.01. Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Ghirra, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zanella, Zaratti.

Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:

Art. 1-*bis*.

(Tavolo di confronto permanente)

1. Al fine di garantire adeguate forme di partecipazione alle comunità locali interessate e alle associazioni di tutela del territorio, è istituito un Tavolo di confronto permanente in tema di sostenibilità ambientale delle opere connesse allo svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici

invernali Milano Cortina 2026. Il tavolo è composto da 7 membri, di cui:

a) uno designato dal Comitato Olimpico Internazionale;

b) uno designato dalla società Simico (Società Infrastrutture Milano Cortina 2020 – 2026 S.p.A.);

c) due designati dalle associazioni di tutela ambientale e paesaggistica maggiormente rappresentative sul territorio;

d) due esperti designati dagli enti locali coinvolti;

e) un componente della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS designato dal Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica.

2. Il Tavolo di confronto è convocato con frequenza bimestrale, con l'obiettivo di analizzare congiuntamente le principali criticità dei progetti, individuare soluzioni condivise e monitorare l'attuazione delle opere.

3. Il Tavolo di confronto resta operativo sino al completamento delle opere connesse allo svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026.

1.02. Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Ghirra, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zanella, Zaratti.

ART. 2.

(Modifiche al decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito con modificazione, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31)

Sopprimerlo.

Conseguentemente, all'articolo 4:

al comma 1, primo periodo, sostituire le parole da: nomina degli organi sociali ai sensi del comma 2 *con le seguenti:* data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto;

sopprimere il comma 2;

al comma 4, sostituire le parole: degli articoli 1, 2, 3 *con le seguenti:* degli articoli 1, 3.

2.1. Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Ghirra, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zanella, Zaratti.

Al comma 1, lettera a), numero 1-bis), aggiungere, in fine, le parole: , nonché della tutela ambientale.

2.2. Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Ghirra, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zanella, Zaratti.

Al comma 1, lettera a), sopprimere il numero 2).

Conseguentemente, all'articolo 4:

al comma 1, primo periodo, sostituire le parole da: nomina degli organi sociali di cui al comma 2, *con le seguenti:* data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto;

sopprimere il comma 2.

2.3. Simiani, Curti, Scarpa, Braga.

Al comma 1, lettera a), numero 2), dopo il capoverso comma 5, aggiungere il seguente:

5.1. Nella designazione dei membri dell'organo di amministrazione della Società trovano applicazione le disposizioni previste dall'articolo 4 del decreto legislativo 8 aprile 2013, n. 39.

2.4. Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Ghirra, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zanella, Zaratti.

Al comma 1, lettera a), numero 2), capoverso comma 5-ter, primo periodo, sopprimere la parola: stradali.

2.9. Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Ghirra, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zanella, Zaratti.

Al comma 1, lettera a), numero 2), capoverso comma 5-ter, primo periodo, sopprimere le parole: nonché degli interventi di cui all'articolo 16, comma 3-bis, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156.

Conseguentemente, dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-bis. Il comma 3-bis dell'articolo 16, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, è abrogato. Si intende, altresì, abrogata, ogni disposizione che preveda la realizzazione degli interventi di adeguamento della pista olimpica di bob e slittino « Eugenio Monti » di Cortina d'Ampezzo o la realizzazione di nuove piste da bob che prevedano consumo di nuovo suolo.

2.5. Ilaria Fontana, L'Abbate, Morfino, Santillo, Francesco Silvestri.

Al comma 1, lettera a), numero 2), capoverso comma 5-ter, primo periodo, sopprimere le parole: nonché degli interventi di cui all'articolo 16, comma 3-bis, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156.

2.8. Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Ghirra, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zanella, Zaratti.

Al comma 1, lettera a), numero 2), capoverso comma « 5-ter », dopo il primo periodo, aggiungere il seguente: Gli interventi stradali e ferroviari di cui all'allegato 1 sono soggetti alle autorizzazioni previste dalla parte seconda del decreto legislativo n. 152 del 2006.

2.6. Ilaria Fontana, L'Abbate, Morfino, Santillo, Francesco Silvestri, Grimaldi.

Al comma 1, lettera a), numero 2) capoverso comma « 5-ter », secondo periodo, aggiungere, in fine, le parole: che devono es-

sere trasmesse, annualmente, alle Commissioni parlamentari competenti.

2.7. Ilaria Fontana, L'Abbate, Morfino, Santillo, Francesco Silvestri.

Al comma 1, lettera a), numero 2), dopo il capoverso comma « 5-ter », aggiungere il seguente:

5-ter.1. Per gli interventi di gestione e manutenzione delle opere di cui all'articolo 16, comma 3-bis, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, è autorizzata una spesa di 2 milioni di euro per ogni anno dal 2024 fino al 2054. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 100 milioni di euro, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

2.10. Ilaria Fontana, L'Abbate, Morfino, Santillo, Francesco Silvestri.

Al comma 1, lettera a), sopprimere il numero 3).

2.11. Simiani, Curti, Scarpa, Braga.

Al comma 1, lettera a), sopprimere il numero 4).

2.12. Simiani, Curti, Scarpa, Braga.

ART. 3.

(Disposizioni in materia di commissariamenti delle opere connesse allo svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026)

Sopprimerlo.

Conseguentemente, all'articolo 4, comma 4, sopprimere le parole: , 3.

3.1. Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Ghirra, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zanella, Zaratti.

Al comma 1, sopprimere l'ultimo periodo.

*** 3.5.** Ilaria Fontana, L'Abbate, Morfino, Santillo, Francesco Silvestri.

Al comma 1, sopprimere l'ultimo periodo.

*** 3.6.** Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Ghirra, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zanella, Zaratti.

Al comma 1, sopprimere l'ultimo periodo.

*** 3.2.** Simiani, Curti, Scarpa, Braga.

Al comma 1, ultimo periodo, sostituire le parole: 50.000 euro annui con le seguenti: 20.000 euro annui.

3.3. Ilaria Fontana, L'Abbate, Morfino, Santillo, Francesco Silvestri.

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-bis. L'amministratore delegato *pro tempore* di ANAS S.p.A., nello svolgimento delle funzioni di cui al comma 1, presenta annualmente alle Commissioni parlamentari competenti una relazione sullo stato di avanzamento dei lavori e dei rispettivi costi sostenuti per la realizzazione degli interventi di cui al comma 1.

3.13. Ilaria Fontana, L'Abbate, Morfino, Santillo, Francesco Silvestri.

*Al comma 2, aggiungere, in fine, il seguente periodo: L'esercizio delle funzioni di commissario straordinario dell'amministratore delegato *pro tempore* di ANAS S.p.A. di cui ai commi 1 e 2 cessano il 28 febbraio 2026.*

3.7. Ilaria Fontana, L'Abbate, Morfino, Santillo, Francesco Silvestri.

Dopo il comma 2, aggiungere il seguente:

2.1. Per la realizzazione delle opere complementari e connesse allo svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026, ogni intervento edilizio relativo alla demolizione, ricostruzione e realizzazione di opere, deve tener conto: 1) dell'indicatore « *carbon footprint* » utilizzato per il calcolo del carico ambientale derivante da tali interventi anche in relazione ad eventuali variazioni d'uso del suolo; 2) dell'impronta idrica, ovvero delle conseguenze dell'impermeabilizzazione sul rischio idrogeologico e sull'alterazione del regime idrico già esistente, dell'impoverimento degli *stock* idrici legati agli acquiferi, della riduzione della pressione preesistente al loro utilizzo e della conseguente scarsità/*deficit* idrico e vengono analizzati anche come dato aggregato nell'ambito territoriale dei Piani di bacino; 3) dell'impronta ecologica complessiva applicando la metodologia di cui all'annesso metodologico al rapporto periodico ISPRA 288/2018 – ISBN 978-88-448-0902-7 e suoi aggiornamenti. I calcoli e gli indicatori di cui al precedente periodo sono resi pubblici con le modalità stabilite dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica e comunque prima dell'effettivo inizio dei lavori e all'ultimazione delle opere effettivamente eseguite.

3.8. Ilaria Fontana, L'Abbate, Morfino, Santillo, Francesco Silvestri.

Al comma 2-bis, sopprimere l'ultimo periodo.

*** 3.9.** Ilaria Fontana, L'Abbate, Morfino, Santillo, Francesco Silvestri.

Al comma 2-bis, sopprimere l'ultimo periodo.

*** 3.10.** Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Ghirra, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zanella, Zaratti.

ART. 3-bis.

(Ulteriori disposizioni per lo svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026)

Sopprimere il comma 1.

Conseguentemente:

sopprimere i commi 2 e 3;

al comma 4, sopprimere la parola:
citato.

3-bis.1. Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Frati-
ianni, Ghirra, Grimaldi, Mari, Piccolotti,
Zanella, Zaratti.

Al comma 4, sostituire le parole: alle
finalità definite con decreto del Ministro
delle infrastrutture e dei trasporti, di con-
certo con il Ministro dell'economia e delle
finanze e, per relative parti di competenza,
di concerto con il Ministro per lo sport e i
giovani *con le seguenti:* alle azioni e misure
di mitigazione e compensazione paesistico-
ambientali, necessari alla riduzione degli
impatti negativi residui degli interventi re-
alizzati, definiti con decreto del Ministro
dell'ambiente e della sicurezza energetica,
di concerto con il Ministro dell'economia e
delle finanze.

3-bis.2. Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Frato-
ianni, Ghirra, Grimaldi, Mari, Piccolotti,
Zanella, Zaratti.

*Dopo l'articolo 3-bis, aggiungere il se-
guente:*

Art. 3-ter.

*(Disposizioni in materia di bilancio econo-
mico dei servizi ecosistemici)*

1. Entro centottanta giorni dalla data di
entrata in vigore della legge di conversione
del presente decreto, i comuni interessati
dalle opere per lo svolgimento dei Giochi
olimpici e paralimpici invernali Milano Cor-
tina 2026 predispongono il bilancio ecolo-
gico-economico dei servizi ecosistemici sulla
base dei criteri e dei parametri di conta-
bilità ambientale (impronta ecologica), nel
rispetto dell'annesso metodologico al rap-
porto periodico ISPRA 288/2018 – ISBN
978-88-448-0902-7 e suoi aggiornamenti,
riportando a bilancio da un lato il costo
derivante dalla perdita di servizi ecosiste-
mici per ogni ettaro di suolo consumato o

impermeabilizzato e dall'altro il valore ag-
giunto acquisito con la riqualifica e con
l'acquisizione di nuove infrastrutture verdi
e blu.

2. Il « bilancio ecologico-economico dei
servizi ecosistemici » è lo strumento utile
per attribuire una valutazione economica
delle funzioni ecologiche nei bilanci am-
bientali e nella pianificazione territoriale al
fine di garantire l'uso sostenibile delle ri-
sorse naturali e delle funzioni degli ecosi-
stemi, concorrendo ad una gestione dure-
vole del capitale naturale.

3. I bilanci ecologici-economici dei ser-
vizi ecosistemici di ogni comune devono
evidenziare il controvalore economico an-
che: *a)* dell'Impronta idrica, ovvero le con-
seguenze dell'impermeabilizzazione sul ri-
schio idrogeologico e sull'alterazione del
regime idrico già esistente, dell'impoveri-
mento degli *stock* idrici legati agli acquiferi,
della riduzione della pressione preesistente
al loro utilizzo e della conseguente scarsità/
deficit idrico e vengono analizzati anche
come dato aggregato nell'ambito territo-
riale dei Piani di bacino; *b)* dell'Impronta
di carbonio delle attività e dei prodotti
relative alle opere connesse ad ogni titolo
edilizio in base alle dichiarazioni dei pro-
ponenti redatte raccogliendo le dichiara-
zioni e le asseverazioni dei realizzatori
delle opere e dei fornitori dei servizi; *c)*
dell'impronta ecologica complessiva appli-
cando la metodologia di cui all'annesso
metodologico al rapporto periodico ISPRA
288/2018 – ISBN 978-88-448-0902-7 e suoi
aggiornamenti.

4. I dati risultanti dai bilanci ecologici-
economici dei servizi ecosistemici sono pub-
blicati nel sito *internet* di ciascun comune.

5. Agli oneri derivanti dal presente ar-
ticolo, i comuni interessati dalle opere per
lo svolgimento dei Giochi olimpici e para-
límpici invernali Milano Cortina 2026 prov-
vedono con le risorse umane economiche e
strumentali previste a legislazione vigente e
comunque senza maggiori oneri per la fi-
nanza pubblica.

3-bis.01. Ilaria Fontana, L'Abbate, Mor-
fino, Santillo, Francesco Silvestri.

Dopo l'articolo 3-bis, aggiungere il seguente:

Art. 3-ter.

(Misure in materia di sicurezza infrastrutturale)

1. Al fine di favorire la sicurezza delle strade, dei viadotti e dei ponti comprese le attività di progettazione e manutenzione ordinaria e straordinaria presenti sull'intero territorio delle regioni interessate dalla realizzazione delle opere connesse allo svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026, è istituito, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un fondo di 80 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024, 2025 e 2026.

2. Agli oneri derivanti dal precedente comma 1, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

3-bis.02. Ilaria Fontana, L'Abbate, Morfino, Santillo, Francesco Silvestri.

Dopo l'articolo 3-bis, aggiungere il seguente:

Art. 3-ter.

(Disposizioni in merito alla realizzazione di opere funzionali ai Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026 da parte di privati)

1. Le province autonome di Trento e Bolzano e i comuni nei cui territori soggetti privati realizzano, anche nell'ambito di convenzioni urbanistiche, infrastrutture o impianti per lo svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026 sono autorizzati, per garantire la funzionalità di dette opere entro il 31 ottobre 2025, a riconoscere a detti soggetti attuatori contributi economici a copertura degli oneri per l'incremento dei fattori produttivi. I predetti Enti sono, altresì, autorizzati ad adottare ogni iniziativa volta ad assicurare la messa a disposizione, in via temporanea, degli spazi necessari per le compe-

tizioni olimpiche e per i servizi accessori, anche mediante contratti di locazione, sostenendone i relativi oneri e con impegno del soggetto privato a rendere funzionali tali spazi entro il 31 ottobre 2025. Gli Enti erogano tali risorse al soggetto attuatore dell'intervento ovvero al soggetto che mette a disposizione gli spazi, previo rilascio di fidejussione a garanzia del rispetto del suddetto termine. Fatti salvi eventuali maggiori danni, il mancato rispetto del termine determina l'incameramento della garanzia. Nella fattispecie di cui al secondo periodo, la spesa è rendicontata dai soggetti attuatori agli Enti con relazione attestante i maggiori oneri per l'incremento dei fattori produttivi. Il mancato rispetto del termine del 31 ottobre 2025 comporta la restituzione agli Enti di quanto ricevuto. L'efficacia delle disposizioni di cui al presente articolo è subordinata, ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, all'autorizzazione della Commissione europea, richiesta a cura del Ministero dell'economia e delle finanze o ad altra procedura consentita dai Regolamenti europei in materia di aiuti di Stato.

3-bis.03. Roggiani.

Dopo l'articolo 3-bis, aggiungere il seguente:

Art. 3-ter.

(Disposizioni in merito al finanziamento delle infrastrutture sportive olimpiche)

1. Le risorse stanziare per lo svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026 dalle leggi n. 178 del 2020, n. 197 del 2022 e n. 234 del 2021 per la realizzazione, il potenziamento o l'efficientamento delle infrastrutture sportive necessarie per ottemperare alle indicazioni del Comitato Olimpico Internazionale e delle Federazioni sportive coinvolte, sono concesse ed erogate nel rispetto degli articoli 1-12 e 55 del Regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione del 17 giugno 2014 che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il

mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato e delle relative procedure di comunicazione alla Commissione, le cui modalità di finanziamento saranno definite con decreto Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

3-bis.04. Simiani, Curti, Scarpa, Braga, Roggiani, Peluffo, Quartapelle Procopio, Mauri.

ART. 4.

(Disposizioni transitorie e finanziarie)

Al comma 1, sopprimere il primo periodo.

Conseguentemente, sopprimere il comma 2.

4.3. Simiani, Curti, Scarpa, Braga.

Al comma 1, sopprimere il primo periodo.

4.1. Simiani, Curti, Scarpa, Braga.

Al comma 1, primo periodo, sostituire le parole: nomina degli organi sociali ai sensi del comma 2 con le seguenti: data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge.

4.2. Simiani, Curti, Scarpa, Braga.

Dopo l'articolo 4, aggiungere il seguente:

Art. 4-bis.

1. Al fine di promuovere l'uso di servizi di trasporto pubblico locale e ferroviario in attuazione del Piano generale della mobilità ciclistica, in relazione alle regioni interessate dai Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026, il fondo di cui all'articolo 1, comma 479, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, è incrementato di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024, 2025 e 2026. Agli oneri derivanti dal presente comma si provvede mediante cor-

rispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

4.01. Ilaria Fontana, L'Abbate, Morfino, Santillo, Francesco Silvestri.

Dopo l'articolo 4, aggiungere il seguente:

Art. 4-bis.

(Disposizioni in materia di tutela dei lavoratori)

1. L'Ispettorato nazionale del lavoro (INL), con cadenza semestrale e fino al completamento degli interventi di cui al presente decreto, effettua un monitoraggio circa la regolarità dei contratti di lavoro per la realizzazione delle opere complementari e connesse allo svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026.

2. L'Ispettorato nazionale del lavoro nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie già disponibili a legislazione vigente e comunque senza maggiori oneri per la finanza pubblica, effettua controlli *in loco* e verifiche amministrative, a campione, senza alcun preavviso, sul regolare svolgimento del rapporto di lavoro nonché sul rispetto della normativa relativa alla salute e sicurezza nei luoghi di lavoro ai sensi del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81.

3. Il Ministero del lavoro e delle politiche sociali nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie già disponibili a legislazione vigente e comunque senza maggiori oneri per la finanza pubblica, provvede con cadenza semestrale a pubblicare nel proprio portale telematico i dati trasmessi dall'Ispettorato nazionale del lavoro (INL).

4.02. Ilaria Fontana, L'Abbate, Morfino, Santillo, Francesco Silvestri.

Dopo l'articolo 4, aggiungere il seguente:

Art. 4-bis.

(Modifiche alla legge 27 dicembre 2019, n. 160)

1. Al fine di favorire il ricorso alla mobilità alternativa e di potenziare i per-

corsi di collegamento urbano destinati alla mobilità ciclistica nelle regioni interessate dalla realizzazione delle opere complementari e connesse allo svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026, il fondo di cui all'articolo 1, comma 47, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, è incrementato di un milione di euro per ciascuno degli anni 2024, 2025, 2026.

2. Agli oneri derivanti dal comma 1, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

4.03. Ilaria Fontana, L'Abbate, Morfino, Santillo, Francesco Silvestri.

A.C. 1790 – Ordini del giorno

ORDINI DEL GIORNO

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge in esame ha l'obiettivo di accelerare la realizzazione delle opere necessarie allo svolgimento dei Giochi Olimpici Invernali 2026;

nel *dossier* di candidatura di Milano Cortina 2026 veniva evidenziato che le Olimpiadi della neve si sarebbero svolte prevalentemente con capitali privati, utilizzando strutture esistenti e all'insegna della sostenibilità;

considerato che:

contrariamente alle raccomandazioni dello stesso Comitato olimpico internazionale, che invitava ad utilizzare impianti esistenti e funzionanti, la pista per le gare di bob, slittino e skeleton, i cui lavori sono stati appena avviati, si configura come un impianto completamente nuovo, del costo di 124 milioni di euro, che va a sostituire la pista storica impiegata durante le Olimpiadi invernali del 1956, ora quasi completamente demolita;

la nuova pista occupa un intero crinale del Col Druscié, nord-est Tofane,

nella Conca d'Ampezzo, uno dei più importanti contesti montani al mondo, interamente sottoposto a vincolo paesaggistico ai sensi dell'articolo 136 del decreto legislativo n. 42 del 2004 e del decreto ministeriale 10 giugno 1952;

come noto, le Dolomiti dal 2009 sono iscritte nella World Heritage List dell'Unesco (Italy) (N1237), con un perimetro che circonda completamente la città ampezzana;

per la realizzazione della pista da bob sono stati tagliati in pochi giorni 1.199,30 metri cubi di alberi, poco meno di tutti gli alberi abbattuti a Cortina dal 2009 al 2020, senza considerare il taglio di una foresta di larici secolari di 20.000 metri quadrati all'interno dell'area boscata vincolata;

il progetto in questione, nonostante abbia un impatto ambientale, idrogeologico, forestale, paesaggistico ed ecosistemico significativo, non è stato sottoposto alla valutazione di impatto ambientale prevista dalla direttiva 2011/92/UE, così come non è stato sottoposto alla valutazione ambientale di cui alla direttiva 2001/42/CE il Piano complessivo delle opere olimpiche approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri dell'8 settembre 2023,

impegna il Governo

ad adottare ogni opportuna iniziativa volta a verificare la corretta applicazione della vigente normativa in materia di autorizzazioni e valutazioni ambientali, anche al fine di individuare eventuali omissioni, e a scongiurare il verificarsi di danni irreversibili al patrimonio ambientale e paesaggistico dell'area interessata dal Piano delle opere olimpiche di cui in premessa, con particolare riferimento al progetto della nuova pista per le gare di bob, slittino e skeleton.

9/1790/1. Ilaria Fontana, Sergio Costa, L'Abbate, Morfino, Santillo.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge in esame ha l'obiettivo di accelerare la realizzazione delle

opere necessarie allo svolgimento dei Giochi Olimpici Invernali 2026;

in particolare, l'articolo 1, prevede che, a decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto-legge in esame, ANAS S.p.a. è individuato quale soggetto attuatore degli interventi di cui all'Allegato A del decreto stesso, e subentra nei relativi rapporti giuridici attivi e passivi alla Società « Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A. » (Simico), che era stata individuata come soggetto attuatore delle opere complementari in ambito stradale connesse allo svolgimento delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026;

come noto, lo scopo statutario della Società Simico, partecipata dai Ministeri dell'economia e delle finanze e delle infrastrutture e dei trasporti, dalla regione Lombardia e dalla regione Veneto e dalle province autonome di Trento e di Bolzano, è la progettazione nonché la realizzazione, quale centrale di committenza e stazione appaltante, del piano complessivo delle opere olimpiche;

la Corte dei conti SRC Veneto, in occasione dell'inaugurazione dell'Anno giudiziario 2024, nel *focus* dedicato alle Olimpiadi invernali Milano Cortina 2026, ha espresso preoccupazione per il ritardo nelle attività rimesse alla medesima Società, non essendo presente un quadro che possa dirsi definito e certo delle opere indifferibili/urgenti ed urgenti da realizzare, e considerato che alcune opere di importanza strategica per la regione sono state declassate da indifferibili/urgenti ad urgenti e dunque, dati i tempi ristretti, non verranno portate a compimento prima della celebrazione dei Giochi, con conseguenti disagi e rallentamenti nell'accesso alle località. Al riguardo, la Corte ha altresì evidenziato che lo slittamento delle opere, non più ricollegate/ricollegabili ai giochi medesimi, potrebbe causarne un differimento *sine die*,

impegna il Governo

ad illustrare alle Camere le misure che intende adottare al fine di superare le criticità evidenziate dalla Corte dei conti,

nei termini di cui in premessa, e di garantire l'ultimazione delle opere in coincidenza con l'inaugurazione dei giochi olimpici nel pieno rispetto delle regole di buona gestione, correttezza e trasparenza.

9/1790/2. Cappelletti, Ilaria Fontana, L'Abbate, Morfino, Santillo.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca disposizioni urgenti volte ad assicurare e velocizzare la realizzazione delle opere e degli interventi sulle infrastrutture stradali e ferroviarie connesse allo svolgimento delle Olimpiadi invernali Milano Cortina 2026;

i cantieri per le opere collegate all'adeguamento ferroviario in vista del citato appuntamento internazionale risultano, a tutt'oggi, ancora da avviare e, tra queste, sono svariate quelle che garantirebbero gli adeguamenti infrastrutturali delle stazioni e dei collegamenti del territorio;

Considerato che:

l'aumento necessario della capacità di trasporto dell'infrastruttura ferroviaria nel periodo suddetto, anche al fine di rispondere alle esigenze di sviluppo del trasporto locale nonché per favorire la prosecuzione del programma di elettrificazione della linea ferroviaria Belluno-Callalzo Pieve di Cadore-Cortina, esige che le regioni coinvolte redigano un Programma strategico di interventi;

il citato Programma dovrebbe comprendere diverse azioni prioritarie, cruciali per il successo dei Giochi del 2026, quali ad esempio l'indicazione di modelli di esercizio ferroviario calibrato su molteplici scenari infrastrutturali; il completamento dell'elettrificazione della linea Belluno-Callalzo così da garantire un servizio diretto con treni Alta Velocità da Milano e Roma; le modalità per il reperimento di risorse finanziarie regionali per contribuire agli investimenti infrastrutturali, assicurandone la sostenibilità nel quadro complessivo delle finanze regionali; il coordinamento delle

modalità ed orari dei servizi ferroviari e dei servizi di autolinee, evitando sovrapposizioni, concorrenze e disagi per gli utenti; l'introduzione del biglietto e dell'abbonamento unico per l'accesso a tutti i mezzi di trasporto pubblico e un maggior coinvolgimento di Treni Turistici Italiani e Fondazione FS per servizi speciali dedicati durante la stagione Olimpica e Paralimpica;

quanto sopra assicurerebbe non solo la valorizzazione delle reti ferroviarie delle regioni Veneto e Lombardia interessate dalla realizzazione delle opere connesse allo svolgimento delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026 ma risponderebbe altresì alle esigenze di sviluppo del trasporto locale nonché alla prosecuzione del programma di elettrificazione della linea ferroviaria Belluno-Calalzo. La creazione di un piano e di una programmazione degli interventi, infatti, permetterebbe di coordinare ed armonizzare il futuro della mobilità e della cosiddetta « *legacy* » che la manifestazione dovrebbe produrre su tutto il territorio interessato, da Milano a Cortina, da Verona a Bormio;

una tale messa a sistema delle infrastrutture e dei servizi di mobilità sostenibile, inoltre, consentirebbe di valorizzare le risorse turistiche, con particolare *focus* su quelle sportive, oltre a contenere le emissioni di gas climalteranti,

impegna il Governo

a sollecitare, nell'ambito delle proprie competenze, le regioni interessate dalla realizzazione delle opere connesse allo svolgimento delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026 a redigere, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un Programma strategico di interventi finalizzato al potenziamento del trasporto pubblico locale e all'inserimento della elettrificazione delle linee ferroviarie che si articola secondo le diverse azioni prioritarie di cui in premessa.

9/1790/3. Barzotti, Ilaria Fontana, L'Abbate, Morfino, Santillo.

La Camera,

premessi che:

il provvedimento in esame reca disposizioni urgenti volte ad assicurare e velocizzare la realizzazione delle opere e degli interventi sulle infrastrutture stradali e ferroviarie connesse allo svolgimento delle Olimpiadi invernali Milano Cortina 2026;

in particolare, l'articolo 1, prevede che, a decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto-legge in esame, ANAS S.p.a. è individuato quale soggetto attuatore degli interventi di cui all'Allegato A del decreto stesso, e subentra nei relativi rapporti giuridici attivi e passivi alla Società « Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A. » (Simico), che era stata individuata come soggetto attuatore delle opere complementari in ambito stradale connesse allo svolgimento delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026;

considerato che:

l'articolo 4 del decreto legislativo 8 aprile 2013, n. 39 « Disposizioni in materia di inconfiribilità e incompatibilità di incarichi presso le pubbliche amministrazioni e presso gli enti privati in controllo pubblico, a norma dell'articolo 1, commi 40 e 50, della legge 6 novembre 2012, n. 190 », disponeva che a coloro che, nei due anni precedenti, abbiano svolto incarichi e ricoperto cariche in enti di diritto privato o finanziati dall'amministrazione o dall'ente pubblico che conferisce l'incarico, ovvero abbiano svolto in proprio attività professionali, se queste sono regolate, finanziate o comunque retribuite dall'amministrazione o ente che conferisce l'incarico, non possono essere conferiti incarichi di amministratore di ente pubblico, di livello nazionale, regionale o locale;

recentemente, è stata approvata, su iniziativa dell'attuale maggioranza, una modifica al decreto legislativo 8 aprile 2013, n. 39, volta a ridurre il periodo cui fare riferimento per la verifica della sussistenza di cause di inconfiribilità a 1 anno antecedente l'assunzione dell'incarico. Le norme relative al *cooling* hanno l'obiettivo di ge-

stire potenziali conflitti di interesse, che, così facendo vengono inibite;

considerato inoltre che:

come è noto il 29 dicembre scorso, alcuni gruppi parlamentari hanno richiesto una informativa urgente al Ministro Salvini con riguardo alle misure cautelari disposte di recente per indagini su corruzione e turbata libertà degli incanti su alcuni appalti Anas. La stampa ha più volte sottolineato come tra il Ministro e i protagonisti delle vicende suddette non vi è solo la condivisione di posizioni politiche comuni ma anche stretti rapporti familiari;

il Gruppo FS è il socio unico di Anas, sottoposta al controllo ed alla vigilanza tecnica ed operativa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

L'articolo 54, secondo comma, della Costituzione prevede che «I cittadini cui sono affidate funzioni pubbliche hanno il dovere di adempierle con disciplina ed onore, prestando giuramento nei casi stabiliti dalla legge». Tale disposizione individua un «dovere di fedeltà qualificata» gravante sui pubblici ufficiali, rispetto a quella prevista al primo comma per i cittadini; tale vincolo concernerebbe il rispetto di quelle regole di correttezza costituzionale che non sono facilmente riproducibili in specifiche definizioni legislative, ed opererebbe proprio nella sfera morale, quella cioè di fronte alla quale l'operatività dei precetti giuridici normalmente si arresta;

è imprescindibile che il Paese e le sue istituzioni siano salvaguardate, nella loro dignità, anche attraverso il doveroso principio di «onorabilità» per coloro a cui sono affidate funzioni pubbliche,

impegna il Governo

alla luce delle ingenti risorse previste per gli interventi infrastrutturali in esame nonché dell'elevato rischio di infiltrazione della criminalità organizzata in questo settore, ad assicurare tutti i presidi di legalità necessari volti a garantire l'assenza di conflitti di interesse, rafforzando ogni istituto

e presidio dell'integrità dell'agire e dell'interesse pubblico.

9/1790/4. Santillo, Iaria.

La Camera,

premessi che:

il decreto-legge in esame consente il completamento delle opere necessarie allo svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano-Cortina 2026, attraverso la revisione complessiva delle attribuzioni commissariali e della *governance* della società Infrastrutture Milano-Cortina 2020-2026 SpA detta Simico SpA;

l'articolo 2 interviene sulla *governance* della Simico e, in particolare, sulle funzioni attribuite ai membri dell'organo di amministrazione per gli interventi di adeguamento delle piste da bob e slittino «Eugenio Monti» di Cortina e per quelli di riqualificazione dell'impianto olimpico per il pattinaggio di velocità «Ice Rink Oval», di Baselga di Pinè;

il 19 febbraio si è aperto il cantiere della pista di bob di Cortina, con un investimento da parte dello Stato di circa 118 milioni di euro;

fra meno di un anno, il 15 marzo 2025, si dovranno tenere i test richiesti dal Comitato internazionale olimpico (CIO), e se il tracciato non dovesse essere pronto tra le ipotesi alternative per lo svolgimento delle gare è stata individuata Saint-Moritz;

in Italia i praticanti si sono ridotti a poche decine e una pista, per la minima manutenzione, costa circa 500.000 euro all'anno;

sono trascorsi quasi 20 anni dalla realizzazione del tracciato di bob, slittino e skeleton, della località Pariol sita nel territorio appartenente al Comune di Cesana Torinese, realizzata per le Olimpiadi di Torino 2006, in disuso dal 2011;

nonostante le varie iniziative non sono mai stati avviati interventi per favorire lo smantellamento e la riforestazione del tracciato;

è opportuno, considerato l'impegno economico richiesto e la perdita di un patrimonio forestale, ben 500 larici secolari abbattuti, di primario valore sotto il profilo ecosistemico e di tutela della biodiversità, programmare l'utilizzo della pista da bob e slittino « Eugenio Monti » di Cortina nel post Olimpico,

impegna il Governo:

a reimpiantare un identico numero di larici tagliati (al momento la stima di larici secolari tagliati per far posto alla pista da bob e di 500, ma stime più pessimistiche arrivano fino a 2000) in zona da individuare nel bellunese;

a fare chiarezza sul programma di utilizzo post-olimpico della nuova pista, in considerazione dell'impegno economico richiesto, della perdita di un così grande patrimonio forestale e della pessima esperienza relativa alla pista di Cesana chiusa, 5 anni dopo i Giochi Olimpici di Torino, nel 2011;

confermata la contrarietà a riattivare il tracciato per bob, slittino e skeleton, di località Pariol sita nel territorio appartenente al Comune di Cesana Torinese per i prossimi Giochi Olimpici, ad attivarsi al fine di predisporre un fondo economico in favore di un intervento finalizzato allo smantellamento e alla riforestazione del tracciato della pista di Cesana.

9/1790/5. Berruto, Simiani.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento all'esame della Commissione reca disposizioni per accelerare la realizzazione delle opere per lo svolgimento degli eventi sportivi denominati Giochi olimpici invernali e XIV Giochi paraolimpici invernali « Milano Cortina 2026 »;

gli interventi previsti per la realizzazione delle opere complementari e connesse allo svolgimento delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2020-2026, hanno

un costo stimato di circa 4 miliardi di euro e potrebbero comportare un significativo impatto sul patrimonio naturalistico ed aumentare il consumo di suolo, intaccando inevitabilmente risorse non riproducibili,

impegna il Governo:

ad adottare adeguati strumenti di monitoraggio e controllo al fine di garantire che ogni intervento edilizio relativo alla demolizione, ricostruzione e realizzazione delle opere previste dal provvedimento in esame, tenga conto:

1. dell'indicatore « *carbon footprint* » utilizzato per il calcolo del carico ambientale derivante da tali interventi anche in relazione ad eventuali variazioni d'uso del suolo;

2. dell'impronta idrica, ovvero delle conseguenze dell'impermeabilizzazione sul rischio idrogeologico e sull'alterazione del regime idrico già esistente, dell'impoverimento degli *stock* idrici legati agli acquiferi, della riduzione della pressione preesistente al loro utilizzo e della conseguente scarsità/*deficit* idrico e vengono analizzati anche come dato aggregato nell'ambito territoriale dei Piani di bacino;

3. dell'impronta ecologica complessiva applicando la metodologia di cui all'annesso metodologico al rapporto periodico ISPRA 288/2018 – ISBN 978-88-448-0902-7 e suoi aggiornamenti;

a rendere pubblici gli anzidetti calcoli ed indicatori ambientali prima dell'effettivo avvio degli interventi previsti dal provvedimento in esame.

9/1790/6. Morfino.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame presenta disposizioni urgenti sulla *governance* e sugli interventi di competenza della Società « Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A. »;

in Trentino, ed in particolare nelle valli di Fiemme e Fassa, ove si terranno le gare di fondo e salto e combinata nordica (per un totale di circa 34 gare) è stato previsto un innovativo sistema di trasporto: il Bus Rapid Transit (BRT), con la finalità di consentire la mobilità olimpica puntando sul trasporto pubblico, riducendo così l'uso dei mezzi privati ed ottenendo i conseguenti benefici al traffico ed all'inquinamento;

tale progetto che consentirà alle due Valli di qualificare l'offerta di mobilità pubblica sia dei residenti che dei turisti (circa 7 milioni di presenze annue) secondo le migliori esperienze europee,

impegna il Governo:

a garantire il completo finanziamento del progetto BRT delle Valli di Fiemme e Fassa sia con le tratte Ziano-Moena (indispensabile per i giochi olimpici 2026) minimizzando l'occupazione di suolo e garantendo la reversibilità delle aree adibite a parcheggio temporaneo di servizio all'evento;

a prevedere il finanziamento per il completamento del progetto fino a Canazei per garantire la *legacy* delle strutture di mobilità dopo i giochi olimpici e assicurare conseguentemente la sostenibilità e l'affidabilità dei trasporti nella offerta turistica delle due Valli;

ad assicurare il finanziamento della flotta dei mezzi ecologici (autobus a elettrico e metano) necessari all'impegno verso la sostenibilità ambientale che il progetto BRT può garantire.

9/1790/7. Ferrari.

La Camera,

premessi che:

il provvedimento, originariamente composto da 5 articoli per un totale di 9 commi, risulta incrementato, a seguito dell'esame del Senato, a 6 articoli, per un totale di 21 commi; esso appare riconducibile, anche sulla base del preambolo, alla

ratio unitaria di adottare misure per assicurare lo svolgimento dei XXV Giochi olimpici invernali e XIV Giochi paraolimpici invernali « Milano Cortina 2026 »;

la realizzazione delle opere di impiantistica sportiva e infrastrutturali, come definite nel Piano complessivo delle opere olimpiche, di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 8 settembre 2023, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 222 del 23 settembre 2023, in molti casi avviene senza che i progetti siano preventivamente sottoposti alle procedure di Valutazione d'impatto Ambientale (VIA) e ove necessarie alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS);

l'assenza di VIA e VAS in palese contrasto con la normativa e la giurisprudenza della Corte di giustizia europea che impongono l'obbligo di sottoporre ad una valutazione d'impatto tutti i progetti per i quali si prevede comunque un significativo impatto ambientale, sottrae al pubblico interessato tempestive ed effettive opportunità di partecipazione alle procedure decisionali in materia ambientale così come previste dalla Direttiva 2001/92/UE;

la Comunità europea il 25 giugno 1998 ha sottoscritto la convenzione ONU/ECE sull'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi decisionali e l'accesso alla giustizia in materia ambientale (« convenzione di Aarhus »), ratificata il 17 febbraio 2005. Tra gli obiettivi della convenzione di Aarhus vi è il desiderio di garantire il diritto di partecipazione del pubblico alle attività decisionali in materia ambientale, per contribuire a tutelare il diritto di vivere in un ambiente adeguato ad assicurare la salute e il benessere delle persone,

impegna il Governo

al fine di garantire adeguate forme di partecipazione alle comunità locali interessate e alle associazioni di tutela del territorio ad istituire organismi di confronto permanente in tema di sostenibilità ambientale delle opere connesse allo svolgimento delle Olimpiadi invernali Milano Cortina, con

l'obiettivo di analizzare congiuntamente le principali criticità dei progetti, individuare soluzioni condivise e monitorare l'attuazione delle opere e le misure di compensazione e mitigazioni ambientali connesse.

9/1790/8. Zaratti, Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Ghirra, Grimaldi, Mari, Piccolotti.

La Camera,

premessi che:

il provvedimento, originariamente composto da 5 articoli per un totale di 9 commi, risulta incrementato, a seguito dell'esame del Senato, a 6 articoli, per un totale di 21 commi; esso appare riconducibile, anche sulla base del preambolo, alla *ratio* unitaria di adottare misure per assicurare lo svolgimento dei XXV Giochi olimpici invernali e XIV Giochi paraolimpici invernali « Milano Cortina 2026 »;

la realizzazione delle opere di impiantistica sportiva e infrastrutturali, come definite nel Piano complessivo delle opere olimpiche, di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 8 settembre 2023, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 222 del 23 settembre 2023, in molti casi avviene senza che i progetti siano preventivamente sottoposti alle procedure di Valutazione d'impatto Ambientale (VIA) e ove necessarie alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS);

l'assenza di VIA e VAS in palese contrasto con la normativa e la giurisprudenza della Corte di giustizia europea che impongono l'obbligo di sottoporre ad una valutazione d'impatto tutti i progetti per i quali si prevede comunque un significativo impatto ambientale, sottrae al pubblico interessato tempestive ed effettive opportunità di partecipazione alle procedure decisionali in materia ambientale così come previste dalla Direttiva 2001/92/UE,

impegna il Governo

a disporre che si dia immediato avvio alle procedure di VIA e, ove necessario ai sensi

della normativa vigente, di VAS per tutte le opere connesse allo svolgimento delle Olimpiadi invernali Milano- Cortina non ancora assoggettate a dette valutazioni, anche eventualmente prevedendo una riduzione dei tempi di espletamento delle stesse.

9/1790/9. Bonelli, Zanella, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Ghirra, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zaratti.

La Camera,

premessi che:

il provvedimento, originariamente composto da 5 articoli per un totale di 9 commi, risulta incrementato, a seguito dell'esame del Senato, a 6 articoli, per un totale di 21 commi; esso appare riconducibile, anche sulla base del preambolo, alla *ratio* unitaria di adottare misure per assicurare lo svolgimento dei XXV Giochi olimpici invernali e XIV Giochi paraolimpici invernali « Milano Cortina 2026 »;

la realizzazione delle opere di impiantistica sportiva e infrastrutturali, come definite nel Piano complessivo delle opere olimpiche, di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 8 settembre 2023, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 222 del 23 settembre 2023, in molti casi avviene senza che i progetti siano preventivamente sottoposti alle procedure di Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA) e ove necessarie alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS);

l'assenza di VIA e VAS in palese contrasto con la normativa e la giurisprudenza della Corte di giustizia europea che impongono l'obbligo di sottoporre ad una valutazione d'impatto tutti i progetti per i quali si prevede comunque un significativo impatto ambientale, sottrae al pubblico interessato tempestive ed effettive opportunità di accedere alle informazioni e di partecipare alle procedure decisionali in materia ambientale;

la Comunità europea il 25 giugno 1998 ha sottoscritto la convenzione ONU/ECE sull'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi deci-

sionali e l'accesso alla giustizia in materia ambientale (« convenzione di Aarhus »), ratificata il 17 febbraio 2005. Tra gli obiettivi della convenzione di Aarhus vi è il desiderio di garantire il diritto di partecipazione del pubblico alle attività decisionali in materia ambientale, per contribuire a tutelare il diritto di vivere in un ambiente adeguato ad assicurare la salute e il benessere delle persone;

il decreto legislativo n. 195 del 2005 di recepimento della direttiva comunitaria 2003/4/CEE (attuazione della Convenzione ONU/ECE sull'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi decisionali e l'accesso alla giustizia in materia ambientale (Convenzione di Aarhus, del 25 giugno 1998), ha riconosciuto il diritto di accedere alle informazioni relative all'ambiente in possesso delle Autorità Pubbliche,

impegna il Governo

ad assicurare che su tutte le procedure amministrative per la realizzazione delle opere di impiantistica sportiva e infrastrutturali, come definite nel Piano complessivo delle opere olimpiche, di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 8 settembre 2023, venga garantito l'accesso del pubblico alle informazioni ambientali.

9/1790/10. Ghirra, Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zaratti.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento, originariamente composto da 5 articoli per un totale di 9 commi, risulta incrementato, a seguito dell'esame del Senato, a 6 articoli, per un totale di 21 commi; esso appare riconducibile, anche sulla base del preambolo, alla *ratio* unitaria di adottare misure per assicurare lo svolgimento dei XXV Giochi olimpici invernali e XIV Giochi paraolimpici invernali « Milano Cortina 2026 »;

si ritiene indispensabile procedere ad una revisione complessiva delle attribuzioni commissariali delle opere connesse e necessarie allo svolgimento degli eventi olimpici al fine di consentirne la realizzazione e il completamento in tempi certi, coerenti con la data dell'evento e con i cronoprogrammi dei medesimi interventi;

nonostante l'intervento del Governo intenda imprimere una forte accelerazione nella realizzazione delle opere sportive e di quelle infrastrutturali, affidandone parte del completamento ad ANAS e RFI, che subentrano alla Società SIMICO, secondo uno studio di ACI di pochi mesi fa, solo in Lombardia su 42 interventi rimasti in carico a SIMICO, soltanto 11 saranno sicuramente realizzati entro il 2026;

la necessità di garantire la realizzazione e il completamento delle opere connesse e necessarie allo svolgimento degli eventi olimpici pone a carico dei diversi soggetti attuatori il rispetto di cronoprogrammi fortemente ridotti, con intensificazione dei tempi e dei carichi di lavoro nei cantieri edili, che potrebbero determinare rischi aggiuntivi per la sicurezza dei lavoratori impiegati,

impegna il Governo

ad assumere opportune iniziative di competenza per intensificare i protocolli di sicurezza in tutti i cantieri temporanei e mobili relativi alla realizzazione delle opere di impiantistica sportiva e infrastrutturali, come definite nel Piano complessivo delle opere olimpiche, di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 8 settembre 2023, incrementando i controlli da parte dei servizi di vigilanza degli ispettorati del lavoro.

9/1790/11. Mari, Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Ghirra, Grimaldi, Piccolotti, Zaratti.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento, originariamente composto da 5 articoli per un totale di 9 commi, risulta incrementato, a seguito del-

l'esame del Senato, a 6 articoli, per un totale di 21 commi; esso appare riconducibile, anche sulla base del preambolo, alla *ratio* unitaria di adottare misure per assicurare lo svolgimento dei XXV Giochi olimpici invernali e XIV Giochi paraolimpici invernali « Milano Cortina 2026 »;

si ritiene indispensabile procedere ad una revisione complessiva delle attribuzioni commissariali delle opere connesse e necessarie allo svolgimento degli eventi olimpici al fine di consentirne la realizzazione e il completamento in tempi certi, coerenti con la data dell'evento e con i cronogrammi dei medesimi interventi;

nonostante l'intervento del Governo intende imprimere una forte accelerazione nella realizzazione delle opere sportive e di quelle infrastrutturali, affidandone parte del completamento ad ANAS e RFI, che subentrano alla Società SIMICO, secondo uno studio di ACI di pochi mesi fa, solo in Lombardia su 42 interventi rimasti in carico a SIMICO, soltanto 11 saranno sicuramente realizzati entro il 2026;

la necessità di garantire la realizzazione e il completamento delle opere connesse e necessarie allo svolgimento degli eventi olimpici pone a carico dei diversi soggetti attuatori il rispetto di cronogrammi fortemente ridotti, con intensificazione dei tempi e dei carichi di lavoro nei cantieri edili, che potrebbero determinare rischi aggiuntivi per la sicurezza dei lavoratori impiegati,

impegna il Governo

a garantire, nell'ambito dell'attuazione delle opere connesse allo svolgimento degli eventi olimpici, qualora si evidenziasse la necessità di procedere a subappalti, che il subappaltatore applichi ai propri dipendenti le stesse condizioni contrattuali del contraente principale e nell'individuazione del contratto collettivo nazionale di lavoro (Ccnl) applicabile tenga conto dell'oggetto del contratto di appalto principale.

9/1790/12. Grimaldi, Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Ghirra, Mari, Piccolotti, Zaratti.

La Camera,

premessi che:

il provvedimento, originariamente composto da 5 articoli per un totale di 9 commi, risulta incrementato, a seguito dell'esame del Senato, a 6 articoli, per un totale di 21 commi; esso appare riconducibile, anche sulla base del preambolo, alla *ratio* unitaria di adottare misure per assicurare lo svolgimento dei XXV Giochi olimpici invernali e XIV Giochi paraolimpici invernali « Milano Cortina 2026 »;

secondo quanto disposto al comma 5-ter, dell'articolo 3 del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, all'amministratore delegato della Società SIMICO sono attribuite le funzioni di commissario straordinario per la realizzazione, tra gli altri, degli interventi di adeguamento della pista olimpica di bob e slittino « Eugenio Monti » di Cortina d'Ampezzo;

il dossier di candidatura Milano Cortina 2026 del 31 marzo 2019 stimava in 47 milioni di euro i costi per la realizzazione dell'infrastruttura in questione, importo poi rideterminato in 61 milioni nell'ambito della presa d'atto delle risultanze del documento di fattibilità delle alternative progettuali dell'intervento, passato successivamente a 85 milioni;

con un ribasso d'asta pari allo 0,013 per cento, su un ammontare della base di gara di 81.610.000,00 euro, equivalente a 9.972 euro e 19 centesimi, l'impresa Pizzarotti & C. S.p.A. di Parma si è aggiudicata l'appalto per la costruzione della pista da bob Eugenio Monti di Cortina, per una durata complessiva dei lavori di 685 giorni, di cui 620 prima delle Olimpiadi e i rimanenti dopo la conclusione delle gare;

visti i ritardi accumulati in quattro anni e mezzo, il rischio che non si giunga nei tempi utili a mettere a disposizione la struttura per il pre-collaudato e le prove di omologazione della pista è più che concreto, tanto che lo stesso CIO ha chiesto al Comitato Organizzatore di Milano Cortina 2026 di preparare un piano B di emergenza

in caso di ritardi, per garantire lo svolgimento delle gare di bob, skeleton e slittino durante i Giochi Olimpici Invernali Milano Cortina 2026;

agli enormi costi economici per la realizzazione della pista, si aggiungono gli alti impatti ambientali connessi, con l'abbattimento già avvenuto di 500 larici secolari e il prelievo idrico di oltre 3 mila metri cubi d'acqua per il funzionamento dell'impianto;

la Camera, con Ordine del Giorno 9/01373-A/049 nella seduta del 28 settembre 2023 impegnava il Governo a valutare soluzioni alternative rispetto alla realizzazione della pista di bob a Cortina;

il 16 febbraio 2024 l'Assemblea dei soci della SIMICO ha provveduto al rinnovo degli organi sociali, in attuazione di quanto previsto dal decreto in esame, nominando amministratore delegato il dott. arch. Fabio Massimo Saldini;

la nomina risulterebbe essere in violazione dell'articolo 4 del decreto legislativo 8 aprile 2013, n. 39 « Disposizioni in materia di inconfiribilità e incompatibilità di incarichi presso le pubbliche amministrazioni e presso gli enti privati in controllo pubblico, a norma dell'articolo 1, commi 40 e 50, della legge 6 novembre 2012, n. 190 », che nel testo vigente, alla data della nomina dell'amministratore delegato, disponeva che: « A coloro che, nei due anni precedenti, abbiano svolto incarichi e ricoperto cariche in enti di diritto privato o finanziati dall'amministrazione o dall'ente pubblico che conferisce l'incarico, ovvero abbiano svolto in proprio attività professionali, se queste sono regolate, finanziate o comunque retribuite dall'amministrazione o ente che conferisce l'incarico, non possono essere conferiti » incarichi di amministratore di ente pubblico, di livello nazionale, regionale o locale;

risulta che dal 1° luglio 2022 al 9 gennaio 2023 il dott. arch. Fabio Massimo Saldini abbia svolto attività lavorativa in SIMICO come Responsabile Unico del Pro-

cedimento (RUP) e dunque la sua nomina risultava inconfiribile,

impegna il Governo

a dare immediate disposizioni affinché siano annullati in autotutela tutti gli atti relativi all'affidamento ed esecuzione degli interventi di adeguamento della pista olimpica di bob e slittino « Eugenio Monti » di Cortina d'Ampezzo assunti dal commissario straordinario e perché venga individuata fin da subito, tra gli impianti già esistenti, una alternativa per garantire lo svolgimento delle gare di bob, skeleton e slittino durante i Giochi Olimpici Invernali Milano Cortina 2026.

9/1790/13. Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Ghirra, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zaratti.

La Camera,

premesso che:

le Olimpiadi invernali di Milano-Cortina nel 2026 avranno come sede principale il capoluogo lombardo per tutte quelle discipline afferenti agli sport del ghiaccio;

attualmente, questi tipi di sport sono ad appannaggio principale delle regioni del Sud Tirolo, Trentino e nella zona del bellunese. Nonostante nel nord-ovest ci sia una enorme tradizione, all'inizio del secolo il baricentro si è spostato esclusivamente nel nord-est rendendo — *de facto* — queste discipline degli sport « regionali »;

l'evento olimpico è una opportunità enorme per riportare alla ribalta nazionale e internazionale la capacità del management sportivo italiano. Lasciare qualcosa dopo l'evento olimpico del 2026 è la migliore strategia per consolidare discipline anche in Lombardia, rendendo questi sport nuovamente attrattivi sull'onda dei « cinque cerchi »;

il territorio di Varese si è candidato ad ospitare un Centro Federale degli Sport del Ghiaccio post Olimpiadi: qui ci sono tradizione, praticanti, storia e la vocazione-

domanda del presente che rende questo territorio attrattivo;

Varese ha due proposte complementari e non concorrenziali: una in località « Fontanelle », della provincia, con un'arena principale da 5.400 posti, palestra, foresteria, pista secondaria e pista da curling e una del comune, nell'area vicino all'Acinque Ice Arena, con la possibilità di creare una vera e propria cittadella del ghiaccio con pista interrata all'ippodromo;

per meglio chiarire, il Centro Federale, per sua stessa definizione, è tutt'altra cosa rispetto ad un impianto dove operano quotidianamente le società sportive: Coverciano non è certo lo stadio Artemio Franchi di Firenze, è fatto su misura per l'Italia e non per la Fiorentina ed è ospitato dove ci sono più sport, più praticanti, più fame e tradizione calcistica, non certo in altre città vicine che hanno tutta un'altra storia e altre declinazioni;

la Federghiaccio fornirà un parere tecnico sportivo ed alcuni Ministri dell'attuale Governo si sono già espressi a favore della realizzazione di questo Centro nel territorio del varesotto, rendendo la visione territoriale lombarda policentrica;

il territorio di Varese ha mostrato unità totale sia dal punto di vista istituzionale, associativo e imprenditoriale che da quello dell'opinione pubblica. C'è un collante unico che unisce trasversalmente un progetto alla vocazione di un territorio, andando in profondità;

la vocazione territoriale è sottolineata dall'indagine LIUC Confindustria del Social Index Progress che individua la provincia di Varese come territorio che si pone al primo posto per indice di sportività,

impegna il Governo

a destinare le risorse necessarie per la costruzione del Centro Federale degli sport del Ghiaccio nel territorio della provincia di Varese, di concerto con la regione Lombardia, la FISG e gli enti preposti.

9/1790/14. Candiani, Pellicini.

La Camera,

premessi che:

le Olimpiadi invernali di Milano-Cortina nel 2026 avranno come sede principale il capoluogo lombardo per tutte quelle discipline afferenti agli sport del ghiaccio;

attualmente, questi tipi di sport sono ad appannaggio principale delle regioni del Sud Tirolo, Trentino e nella zona del bellunese. Nonostante nel nord-ovest ci sia una enorme tradizione, all'inizio del secolo il baricentro si è spostato esclusivamente nel nord-est rendendo – *de facto* – queste discipline degli sport « regionali »;

l'evento olimpico è una opportunità enorme per riportare alla ribalta nazionale e internazionale la capacità del management sportivo italiano. Lasciare qualcosa dopo l'evento olimpico del 2026 è la migliore strategia per consolidare discipline anche in Lombardia, rendendo questi sport nuovamente attrattivi sull'onda dei « cinque cerchi »;

il territorio di Varese si è candidato ad ospitare un Centro Federale degli Sport del Ghiaccio post Olimpiadi: qui ci sono tradizione, praticanti, storia e la vocazione-domanda del presente che rende questo territorio attrattivo;

Varese ha due proposte complementari e non concorrenziali: una in località « Fontanelle », della provincia, con un'arena principale da 5.400 posti, palestra, foresteria, pista secondaria e pista da curling e una del comune, nell'area vicino all'Acinque Ice Arena, con la possibilità di creare una vera e propria cittadella del ghiaccio con pista interrata all'ippodromo;

per meglio chiarire, il Centro Federale, per sua stessa definizione, è tutt'altra cosa rispetto ad un impianto dove operano quotidianamente le società sportive: Coverciano non è certo lo stadio Artemio Franchi di Firenze, è fatto su misura per l'Italia e non per la Fiorentina ed è ospitato dove ci sono più sport, più praticanti, più fame e tradizione calcistica, non certo in altre città vicine che hanno tutta un'altra storia e altre declinazioni;

la Federghiaccio fornirà un parere tecnico sportivo ed alcuni Ministri dell'attuale Governo si sono già espressi a favore della realizzazione di questo Centro nel territorio del varesotto, rendendo la visione territoriale lombarda policentrica;

il territorio di Varese ha mostrato unità totale sia dal punto di vista istituzionale, associativo e imprenditoriale che da quello dell'opinione pubblica. C'è un collante unico che unisce trasversalmente un progetto alla vocazione di un territorio, andando in profondità;

la vocazione territoriale è sottolineata dall'indagine LIUC Confindustria del

Social Index Progress che individua la provincia di Varese come territorio che si pone al primo posto per indice di sportività,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità, nei limiti di finanza pubblica, di destinare le risorse necessarie per la costruzione del Centro Federale degli sport del Ghiaccio nel territorio della provincia di Varese, di concerto con la regione Lombardia, la FISG e gli enti preposti.

9/1790/14. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Candiani, Pellicini.

DISEGNO DI LEGGE: INTERVENTI IN MATERIA DI SICUREZZA STRADALE E DELEGA AL GOVERNO PER LA REVISIONE DEL CODICE DELLA STRADA, DI CUI AL DECRETO LEGISLATIVO 30 APRILE 1992, N. 285 (A.C. 1435-A) E DELLE ABBINATE PROPOSTE DI LEGGE: BRAMBILLA; GUSMEROLI ED ALTRI; COMAROLI ED ALTRI; VINCI; VINCI; BERRUTO ED ALTRI; MULÈ; DE LUCA; CONSIGLIO REGIONALE DELLA LOMBARDIA; CONSIGLIO NAZIONALE DELL'ECONOMIA E DEL LAVORO; CONSIGLIO NAZIONALE DELL'ECONOMIA E DEL LAVORO; CARÈ; SANTILLO ED ALTRI; CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO; CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO; IARIA ED ALTRI; ROSATO; MASCARETTI ED ALTRI; CONSIGLIO REGIONALE DELLA PUGLIA; DEIDDA ED ALTRI; MORASSUT ED ALTRI; ROSATO; CHERCHI; CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO; GIANASSI ED ALTRI (A.C. 41-96-195-411-412-526-529-578-634-684-686-697-718-865-874-892-985-1030-1218-1258-1265-1303-1398-1413-1483)

A.C. 1435-A – Ordini del giorno

ORDINI DEL GIORNO

La Camera,

premessi che:

la presenza e l'utilizzo dei dossi artificiali sulle strade italiane è regolamentata principalmente da due articoli: Codice della Strada, articolo 42 e dal suo regolamento di attuazione (regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della strada n. 495 del 16 dicembre 1992, articolo 179), che fornisce indicazioni più dettagliate sull'installazione di sistemi di rallentamento della velocità;

la circolare n. 3698/2001 del Ministero dei lavori pubblici fornisce una definizione di aree stradali rialzate o attraversamenti pedonali rialzati. Queste aree sono

considerate diverse dai dossi artificiali e per questo posizionabili lungo quelle strade di collegamento – come quelle statali o provinciali – ad alta densità di traffico che tagliano in due i centri abitati e le frazioni;

una *speed table* è essenzialmente un dosso allargato o una piccola collinetta estesa, che può includere anche le strisce pedonali per rendere gli attraversamenti più sicuri. Questo metodo di rallentamento infatti viene spesso utilizzato in prossimità di accessi pedonali a metropolitane, scuole, ospedali e centri commerciali. Le *speed tables* sono generalmente illuminate da un'insegna pedonale con una luce diretta verso il basso;

esplicitare nel richiamato articolo 42 che le *speed tables* rientrano tra i dispositivi destinati a rallentare la velocità dei veicoli consentirebbe agli enti interessati di ricorrere a questo metodo di rallentamento in modo veloce e senza le restri-

zioni previste, invece, per l'installazione di « dossi artificiali »,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di inserire, nel primo provvedimento utile, un'ulteriore aggiunta alla modifica dell'articolo 42, comma 2, volta a prevedere che sono altresì segnali complementari i dispositivi e gli interventi sull'infrastruttura stradale che comunque contengono un elemento di segnalamento, destinati a impedire la sosta, a moderare il traffico o a rallentare la velocità dei veicoli, anche attraverso il posizionamento di *speed table*, un'alternativa ai dossi artificiali già previsti nel regolamento di cui al comma 3 di tale articolo, al fine di garantire una maggiore sicurezza stradale nei pressi dei centri abitati, agli ingressi delle frazioni e dei centri commerciali sia per i pedoni che per i conducenti di veicoli.

9/1435-A/1. Giagoni.

La Camera,

premesso che:

nonostante la contrazione dei livelli di attività subita negli anni della crisi e il crescente diffondersi dello sviluppo industriale verso nuove aree economiche, l'Italia non è soltanto la seconda industria manifatturiera d'Europa per valore aggiunto, ma anche la quinta potenza mondiale per più alto *surplus* commerciale con l'estero nei manufatti e, dunque, il trasporto eccezionale rappresenta una colonna portante nell'architettura economica del nostro Paese;

i trasporti eccezionali, di cui all'articolo 10 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante il Codice della strada, costituiscono un settore specialistico del trasporto stradale di merci eccedente i limiti ordinari di sagoma o di peso, per il quale la normativa vigente riserva una specifica regolamentazione ad alcune categorie merceologiche;

i cedimenti di diversi cavalcavia sul territorio nazionale, di cui il più clamoroso

avvenuto lo scorso 14 agosto 2018 a Genova con il crollo del « ponte Morandi » e l'obsolescenza strutturale in cui versa la rete viaria, hanno rallentato ancora di più l'iter di rilascio delle autorizzazioni per i trasporti eccezionali da parte degli enti gestori delle strade, penalizzando e paralizzando così le aziende interessate che si trovano in estrema difficoltà ad evadere gli ordini ricevuti nei tempi prestabiliti;

in attuazione di quanto previsto dall'articolo 10, comma 10-*bis*, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come introdotto dall'articolo 7-*bis* del decreto-legge 21 ottobre 2021, n. 146, convertito con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2021, n. 215 e successivamente modificato dall'articolo 54, comma 1, del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, convertito con modificazioni dalla legge 15 luglio 2022, n. 91, è stato emanato il decreto 28 luglio 2022 del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili recante le linee guida sui trasporti eccezionali finalizzate ad assicurare l'omogeneità della classificazione e della gestione del rischio, a valutare la compatibilità dei suddetti trasporti con la sicurezza della circolazione e a stabilire nuove modalità di rilascio delle autorizzazioni per trasporti fino a 108 tonnellate, nonché a stabilire le modalità di verifica della compatibilità del trasporto in condizioni di eccezionalità con la conservazione delle sovrastrutture stradali e di assegnazione dei compiti ai soggetti preposti al rilascio dell'autorizzazione per la circolazione;

l'articolo 10-*bis*, comma 1, lettera a), del decreto-legge 29 settembre 2023, n. 132, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 novembre 2023, n. 170 ha disposto da ultimo la sospensione fino al 30 marzo 2025 (in precedenza 31 dicembre 2023) dell'efficacia delle citate linee guida relative ai trasporti in condizioni di eccezionalità, pertanto fino alla medesima data continueranno ad applicarsi le regole già in vigore al 9 novembre 2021 per rilasciare le autorizzazioni ai trasporti in condizioni di eccezionalità;

è stata altresì disposta l'istituzione presso il Ministero delle infrastrutture e

dei trasporti di un tavolo tecnico (composto dalle amministrazioni interessate, dagli enti proprietari delle strade e dalle associazioni di categoria) che dovrà definire entro il 30 ottobre 2024 un Piano nazionale dei trasporti eccezionali che individui i corridoi stradali dedicati ai trasporti eccezionali, in modo tale da collegare le aree industrializzate del paese e i principali poli logistici e industriali nonché le modalità di monitoraggio dei manufatti e le azioni necessarie per risolvere i relativi profili critici anche di natura infrastrutturale;

tra le misure previste dal PNRR in materia di infrastrutture e trasporti, è da evidenziare l'intervento di riforma della sicurezza stradale 4.0 (M3C1-21 e M3C1-22), con investimenti a valere sulle risorse nazionali, riguardanti la messa in sicurezza, il contrasto e l'adattamento al cambiamento climatico della rete stradale, con una forte componente di ammodernamento tecnologico attraverso un sistema di monitoraggio digitale avanzato. In proposito, sono previsti investimenti per complessivi 1.450 milioni di euro per il periodo 2021-2026;

con il decreto ministeriale 3 dicembre 2021, n. 493 sono state modificate le linee guida emanate nel passato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per la classificazione, la gestione del rischio e il monitoraggio di ponti, viadotti e cavalcavia lungo le strade statali e autostrade gestite da Anas Spa o da concessionari, al fine di estenderle alle strade gestite da regioni, province e comuni;

l'attuale quadro normativo e le linee guida del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici non consentono di contribuire efficacemente al superamento delle criticità emerse rispetto alla procedura autorizzativa dei trasporti eccezionali da parte delle industrie manifatturiere in relazione alla transitabilità di sovrappassi autostradali data la diffusa obsolescenza strutturale della rete viaria;

la crescente lentezza con cui le merci rischiano di uscire dalle fabbriche, i manufatti venduti e non consegnati, le penali

per i ritardi da parte dei clienti stanno creando al tessuto industriale di settore seri danni d'immagine e la perdita di competitività rispetto ai concorrenti internazionali;

il mondo industriale chiede da tempo autorizzazioni più flessibili e lo studio di reti di soluzioni emergenziali, con percorsi alternativi che nell'immediato diano le possibilità di circolare in totale sicurezza e maggiore celerità nonché la condivisione della normativa di settore e un coordinamento attivo tra regioni, province ed enti gestori delle strade;

la questione prioritaria e risolutiva di ogni criticità per la sicurezza, oltre che per lo svolgimento dei trasporti eccezionali, risiede nel monitoraggio dello stato delle reti stradali, che comporta l'individuazione e la manutenzione in efficienza di « itinerari abilitati » al trasporto eccezionale,

impegna il Governo:

ad assumere urgentemente una iniziativa legislativa volta ad individuare una specifica viabilità certificata per i trasporti eccezionali, che le aziende potranno utilizzare come « itinerari abilitati » al trasporto eccezionale contrassegnati come sicuri;

a migliorare la competitività del settore industriale operante nel campo dei trasporti eccezionali attraverso la programmazione di investimenti mirati al mantenimento inalterato del livello di sicurezza necessario al transito di carichi eccezionali;

a realizzare un ulteriore strumento per la semplificazione e omogeneizzazione delle procedure autorizzative, compresa la redazione delle cartografie o elenchi di strade da pubblicare da parte dei gestori ed enti proprietari su un portale nazionale appositamente dedicato al settore, organizzando la circolazione in base a criteri unitari di classificazione, sull'esempio di quanto già previsto nell'ambito della mobilità militare;

a riformulare l'attuale impianto normativo in materia sulla base di un coordinamento attivo tra regioni, province ed enti

gestori delle strade che tenga conto sia dell'esigenza di conferire rinnovata competitività al tessuto industriale operante nel settore dei trasporti eccezionali, sia della necessità di garantire la sicurezza, il monitoraggio e lo stato di efficienza delle reti stradali anche tramite l'individuazione e la manutenzione in efficienza di « itinerari abilitati ».

9/1435-A/2. D'Alfonso.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento all'esame dell'Assemblea, è volto a rivedere l'impianto normativo che disciplina il codice della strada, in ragione della persistenza nel nostro Paese di livelli troppo elevati di incidentalità, attraverso l'introduzione di un ampio pacchetto di modifiche finalizzate a incrementare le misure sanzionatorie, comprendendo al contempo, un'ampia delega legislativa per il riordino complessivo della materia, unita all'autorizzazione a emanare successivamente regolamenti di delegificazione, all'interno della disciplina vigente del nuovo codice della strada, il sottoscrittore del presente atto, evidenzia che l'inquadramento normativo relativo alle sfilate dei carri allegorici e del loro spostamento, si considera spesso incerto e complesso, a causa della diversità ambientale e dello svolgimento all'interno delle varie manifestazioni;

al riguardo, si evidenzia che i carri allegorici installati su veicoli, tramite apparecchiature meccaniche, oleodinamiche o elettriche, con allestimenti di varie rappresentazioni, devono essere conformi alle vigenti norme di sicurezza, in particolare sotto il profilo della sicurezza statica, elettrica ed antinfortunistica o, in assenza, a standard di buona tecnica di riconosciuta validità; essi non sono classificabili come « attrazioni dello spettacolo viaggiante » e non è previsto il rilascio del codice identificativo previsto dal decreto ministeriale 18 maggio 2007;

il trasporto dei carri allegorici, che per le loro dimensioni rappresentano ec-

cedenze rispetto ai limiti di sagoma stabiliti dall'articolo 61 del codice della strada, ma sempre nel rispetto dei limiti di massa stabiliti dall'articolo 62 del medesimo codice della strada è da considerarsi quale: « trasporto eccezionale », ai sensi della disciplina dell'articolo 10, sebbene non sia regolamentato da una vera e propria normativa;

in tale ambito si rileva altresì che, l'articolo 57 comma 1 del codice della strada prevede, ai fini della circolazione su strada delle macchine agricole che: « Le macchine agricole sono macchine a ruote o a cingoli destinate ad essere impiegate nelle attività agricole e forestali e possono, in quanto veicoli, circolare su strada per il proprio trasferimento e per il trasporto per conto delle aziende agricole e forestali di prodotti agricoli e sostanze di uso agrario, nonché di addetti alle lavorazioni; possono, altresì, portare attrezzature destinate alla esecuzione di dette attività. È consentito l'uso delle macchine agricole nelle operazioni di manutenzione e tutela del territorio. »;

la suesposta disposizione, a parere del sottoscrittore del presente atto, conferma come l'applicazione delle disposizioni normative, assegna la responsabilità di una materia parzialmente deregolamentata, alle amministrazioni locali e agli organizzatori di feste oppure di sfilate carnevalesche; conseguentemente si ravvisa l'opportunità di prevedere una specifica regolamentazione per le sfilate di carri allegorici,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di prevedere, nel prossimo provvedimento utile, l'introduzione di una specifica normativa che regolamenti il traino e le sfilate dei carri allegorici, attraverso l'utilizzo delle macchine agricole nel rispetto della sicurezza e delle tradizioni locali, derogando agli obblighi attualmente vigenti e prevedendo di conseguenza, una disciplina normativa attualmente non definita.

9/1435-A/3. Palombi.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento all'esame dell'Assemblea, è volto a rivedere l'impianto normativo che disciplina il codice della strada, in ragione della persistenza nel nostro Paese di livelli troppo elevati di incidentalità, attraverso l'introduzione di un ampio pacchetto di modifiche finalizzate a incrementare le misure sanzionatorie, comprendendo al contempo, un'ampia delega legislativa per il riordino complessivo della materia, unita all'autorizzazione a emanare successivamente regolamenti di delegificazione, all'interno della disciplina vigente del nuovo codice della strada, il sottoscrittore del presente atto, evidenzia che l'inquadramento normativo relativo alle sfilate dei carri allegorici e del loro spostamento, si considera spesso incerto e complesso, a causa della diversità ambientale e dello svolgimento all'interno delle varie manifestazioni;

al riguardo, si evidenzia che i carri allegorici installati su veicoli, tramite apparecchiature meccaniche, oleodinamiche o elettriche, con allestimenti di varie rappresentazioni, devono essere conformi alle vigenti norme di sicurezza, in particolare sotto il profilo della sicurezza statica, elettrica ed antinfortunistica o, in assenza, a standard di buona tecnica di riconosciuta validità; essi non sono classificabili come « attrazioni dello spettacolo viaggiante » e non è previsto il rilascio del codice identificativo previsto dal decreto ministeriale 18 maggio 2007;

il trasporto dei carri allegorici, che per le loro dimensioni rappresentano eccedenze rispetto ai limiti di sagoma stabiliti dall'articolo 61 del codice della strada, ma sempre nel rispetto dei limiti di massa stabiliti dall'articolo 62 del medesimo codice della strada è da considerarsi quale: « trasporto eccezionale », ai sensi della disciplina dell'articolo 10, sebbene non sia regolamentato da una vera e propria normativa;

in tale ambito si rileva altresì che, l'articolo 57 comma 1 del codice della strada

prevede, ai fini della circolazione su strada delle macchine agricole che: « Le macchine agricole sono macchine a ruote o a cingoli destinate ad essere impiegate nelle attività agricole e forestali e possono, in quanto veicoli, circolare su strada per il proprio trasferimento e per il trasporto per conto delle aziende agricole e forestali di prodotti agricoli e sostanze di uso agrario, nonché di addetti alle lavorazioni; possono, altresì, portare attrezzature destinate alla esecuzione di dette attività. È consentito l'uso delle macchine agricole nelle operazioni di manutenzione e tutela del territorio. »;

la suesposta disposizione, a parere del sottoscrittore del presente atto, conferma come l'applicazione delle disposizioni normative, assegna la responsabilità di una materia parzialmente deregolamentata, alle amministrazioni locali e agli organizzatori di feste oppure di sfilate carnevalesche; conseguentemente si ravvisa l'opportunità di prevedere una specifica regolamentazione per le sfilate di carri allegorici,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di prevedere l'introduzione di una specifica normativa che regolamenti il traino e le sfilate dei carri allegorici, attraverso l'utilizzo delle macchine agricole nel rispetto della sicurezza e delle tradizioni locali.

9/1435-A/3. (Testo modificato nel corso della seduta) Palombi.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 208, comma 4, lettera c) del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Codice della strada), che riguarda, in generale, i proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie per le violazioni previste dallo stesso Codice, fissa al comma 4 un parziale vincolo di destinazione, disponendo che una quota pari al 50 per cento delle stesse sia destinata: a) in misura non inferiore a un quarto a interventi di sostituzione, di ammodernamento, di potenziamento, di messa a norma e di manuten-

zione della segnaletica delle strade di proprietà dell'ente; *b*) in misura non inferiore a un quarto, al potenziamento delle attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, anche attraverso l'acquisto di automezzi, mezzi e attrezzature dei Corpi e dei servizi di polizia provinciale e di polizia municipale; *c*) ad altre finalità connesse al miglioramento della sicurezza stradale, relative alla manutenzione delle strade di proprietà dell'ente, all'installazione, al 1° ammodernamento, al potenziamento, alla messa a norma e alla manutenzione delle barriere e alla sistemazione del manto stradale delle medesime strade, alla redazione dei piani urbani del traffico, a interventi per la sicurezza stradale a tutela degli utenti deboli, quali bambini, anziani, disabili, pedoni e ciclisti, allo svolgimento, da parte degli organi di polizia locale, nelle scuole di ogni ordine e grado, di corsi didattici finalizzati all'educazione stradale, a interventi a favore della mobilità ciclistica;

il Fondo di Garanzia per le vittime della strada, gestito dalla Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici – Consap, è stato istituito per il risarcimento dei danni conseguenti ad incidenti stradali causati, nella maggior parte dei casi, da veicoli non identificati, non assicurati, posti in circolazione contro la volontà del proprietario o assicurati con imprese poste in liquidazione coatta. Operativo dal 12 giugno 1971 è amministrato, sotto la vigilanza del Ministero delle imprese e del *made in Italy*, dalla Consap con l'assistenza di un apposito Comitato presieduto dal Presidente della Società o, in sua vece, dall'Amministratore Delegato ed è composto da rappresentanti del Ministero delle imprese e del *made in Italy*, del Ministero dell'economia e delle finanze, di Consap, dell'Ivass, delle imprese di assicurazione e dei consumatori. Si finanzia con i contributi che tutte le imprese di assicurazioni operanti in Italia sono obbligate annualmente a versare alla Consap stessa per ogni singolo contratto assicurativo concluso;

una recente statistica elaborata dal Codacons, sui dati del ministero dell'interno, vede l'Italia in testa in Europa per il

numero di rilevatori di velocità – autovelox lungo le strade: 11.130 mila apparecchi che hanno fatto registrare, rispetto al 2022, un aumento del 6,4 per cento delle entrate, per incassi che superano il miliardo e mezzo di euro. Denaro che non sempre le amministrazioni locali destinano al miglioramento diretto delle condizioni di sicurezza e della qualità delle strade, spesso utili a coprire altre voci di bilancio;

considerato che il codice della strada non prevede una compartecipazione al Fondo di Garanzia per le vittime della strada tramite i proventi provenienti dalle sanzioni amministrative pecuniarie per le violazioni previste dallo stesso Codice,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di prevedere un intervento normativo volto a individuare una percentuale dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie da destinare esclusivamente al Fondo di Garanzia per le vittime della strada;

a valutare altresì l'opportunità di prevedere un monitoraggio, affinché le maggiori entrate nelle casse dei comuni, provenienti dalle sanzioni amministrative per la violazione del codice della strada, siano effettivamente reinvestite per la sicurezza stradale e non impiegate per coprire altri capitoli di bilancio.

9/1435-A/4. Urzì.

La Camera,

premessi che:

il disegno di legge « Interventi in materia di sicurezza stradale e delega per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 », all'articolo 4 richiama indirettamente il tema degli orari di guida e di riposo degli autisti dell'autotrasporto di merci e persone, facendo riferimento all'articolo 174 del codice della strada;

il tema sopra citato è particolarmente sensibile per gli effetti che ha sulla salute e sicurezza degli autisti e degli altri

utenti della strada. Una ricerca dell'*European Transport Workers' Federation (ETF)*, «*ETF research on driver fatigue uncovers irrefutable hard evidence requiring urgent action*», mostra che il 60 per cento dei conducenti di camion sulle lunghe percorrenze si sente sempre stanco al volante e il 30 per cento ha ammesso di essersi addormentato al volante almeno una volta negli ultimi dodici mesi. I numeri potrebbero essere anche più alti, in considerazione del fatto che il campione è costituito da utenti facenti parte del sindacato e, dunque, esposti a migliori condizioni di lavoro;

la condizione di stanchezza, che genera un aumento dei tempi di reazione, l'incapacità di controllare il mezzo oltre che problemi di salute e sociali del lavoratore, deriva da un insieme complesso di cause, molte delle quali sono comunque riconducibili alla gestione del tempo di lavoro e di riposo; sul tema degli orari di guida e di riposo negli ultimi anni sono stati fatti importanti avanzamenti nella normativa a livello europeo: il regolamento (CE) n. 561/2006, modificato dal regolamento (UE) 2020/1054, rappresenta infatti una pietra miliare che permette anche di evitare le più selvagge forme di *dumping* tra Paesi europei. Tuttavia, destano preoccupazione le proposte di modifica contenute nelle relazioni sul «*dossier autobus*» (*Bus & Coach*) avanzate dalle commissioni per i trasporti e il turismo (TRAN) e per l'occupazione e gli affari sociali (EMPL) nell'ambito del pacchetto mobilità della Commissione europea 2022 (*EU Mobility Package*) sul tema delle interruzioni di guida e dei riposi giornalieri;

inoltre, nel tempo, si sono riscontrati problemi di applicazione del suddetto regolamento, dal momento che le eccezioni previste per particolari situazioni stanno diventando la regola per la massimizzazione dei profitti, portando l'orario normale di lavoro ad una estensione tale, anche 15 ore, da non garantire il rispetto delle condizioni di salute e sicurezza;

tale situazione andrebbe prontamente contrastata mediante maggiori controlli sul rispetto della normativa e attra-

verso un apparato sanzionatorio che funga da deterrente verso l'imposizione di ritmi di lavoro che non consentono di guidare in sicurezza e che rendono la strada un luogo pericoloso per gli utenti. Ciò è possibile attraverso il potenziamento dei controlli su strada, l'armonizzazione delle modalità operative di controllo del sistema della patente estera e del cronotachigrafo digitale nonché disincentivando le aziende a richiedere ritmi di lavoro eccessivi e al contempo tutelando maggiormente il lavoratore che, in quanto parte debole del rapporto di lavoro, si trova spesso costretto ad eludere la normativa;

a tal riguardo, le disposizioni vigenti prevedono che per le violazioni della normativa sugli orari di guida e di riposo vi sia una condivisione delle due parti, l'impresa e il dipendente. Tuttavia, nella pratica, molto spesso è l'autista che paga la sanzione o, anche quando ricade sull'azienda, la stessa viene addebitata al lavoratore poiché la prova di responsabilizzazione dell'autista è spesso affidata al mero rispetto di una formalità burocratica,

impegna il Governo

ad adottare iniziative volte a garantire i corretti orari di guida e di riposo dei lavoratori dell'autotrasporto di merci e persone, adottando maggiori controlli, accrescendo le tutele nei confronti degli autisti, disincentivando l'imposizione da parte delle aziende di ritmi di lavoro eccessivi e affermando a livello europeo la necessità di lasciare inalterate le disposizioni previste dal regolamento (CE) n. 561/2006, modificato dal regolamento (UE) 2020/1054.

9/1435-A/5. Pastorino.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 9 del decreto-legge n. 75 del 2023 ha istituito l'Osservatorio nazionale sulle sanzioni per le violazioni del codice della strada;

l'Osservatorio deve predisporre annualmente una relazione contenente in par-

ticolare i dati relativi all'incidentalità stradale e alla regolarità e trasparenza nell'utilizzo dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie e nell'uso dei dispositivi elettronici di controllo della velocità;

l'attuale riforma del codice della strada introduce importanti disposizioni finalizzate ad aumentare il livello di sicurezza stradale;

nella delega recata dall'articolo 35 del disegno di legge in esame, uno dei criteri della delega riguarda la revisione della disciplina in materia di destinazione dei proventi derivanti dalle sanzioni stradali al fine di assicurare l'utilizzo prioritario per gli interventi destinati alla riduzione dei pericoli derivanti dalla circolazione stradale;

l'attività dell'osservatorio può costituire uno strumento fondamentale in materia di sicurezza stradale collegata ad un corretto utilizzo dei proventi delle sanzioni e in termini di trasparenza nel rapporto con i cittadini,

impegna il Governo

a dare attuazione a quanto previsto dall'articolo 9, commi da 1-bis a 1-septies del decreto-legge 75 del 2023, consentendo all'Osservatorio nazionale sulle sanzioni per le violazioni del codice della strada di costituirsi e avviare la propria attività

9/1435-A/6. Caroppo.

La Camera,

premessi che:

il termine Horeca individua un settore — quello del consumo fuori casa — che in epoca pre-pandemica garantiva l'occupazione a circa 1,2 milioni di persone e che rappresenta uno dei principali *asset* dell'economia italiana;

la filiera dell'Horeca include gli attori economici (industria, servizi, commercio e ricezione) e le operazioni (produzione, distribuzione, commercio e ospitalità) che concorrono alla formazione e al

trasferimento del prodotto o servizio. In base alla quantità di attori che intervengono tra prodotto e consumatore si può parlare di filiera più o meno lunga;

la filiera si caratterizza per la sua stretta interconnessione per cui un qualsiasi blocco in una delle sue fasi si ripercuote su tutti i restanti attori;

i distributori del *food & beverage* rappresentano la catena che permette alla filiera di raggiungere capillarmente i pubblici esercizi di tutto il territorio nazionale, veicolando i prodotti ai consumatori;

dalla rilevazione dei dati aggiornati a dicembre 2018, negli archivi delle Camere di Commercio italiane risultano iscritte 336.137 imprese appartenenti ai servizi di ristorazione che ciclicamente (con cadenza settimanale, ma anche giornaliera in centri storici particolari) vengono rifornite dal sistema di distribuzione Horeca, un servizio fortemente capillare in tutto il territorio italiano. Tale capillarità ha permesso la nascita di aziende di dimensioni molto piccole, offrendo un serbatoio occupazionale a bassa intensità di spostamento sul territorio e un connettore economico e organizzativo tra le esigenze del territorio e di chi lo abita;

una significativa parte della distribuzione di prodotti alimentari e bevande nella filiera Horeca è effettuata con automezzi fino a 35 quintali di massa totale a terra complessivi, che possono essere guidati con patente B;

i prodotti che vengono distribuiti sono generalmente alimenti e bevande che in ossequio alla normativa vigente debbono essere tenute ad una temperatura di conservazione idonea affinché raggiungano la destinazione in condizioni ottimali;

la necessità di dotare i veicoli di impianti di coibentazione, celle frigo e motori annessi fa sì che nella maggior parte dei casi i distributori utilizzino veicoli che in ragione del peso strutturale superano il limite massimo previsto dalla norma per essere condotti con la patente B;

le criticità maggiori nel contesto illustrato sono riconducibili principalmente

nella necessità per gli operatori di acquistare mezzi più grandi, nella difficoltà di reperire autisti con patente C e nel fatto che l'ottenimento di questa licenza di guida, comporta oneri significativi, arrivando ad un costo di 5 mila euro, e tempi di formazione e conseguimento non sempre celeri;

l'alternativa sarebbe quella di diminuire il carico trasportato e costringere l'autista ad un numero di viaggi maggiore per consegnare la quantità di merce programmata (considerando anche le necessità legate alla deperibilità dei prodotti) una soluzione che mostra con tutta evidenza i suoi limiti principalmente in termini di sicurezza nella circolazione stradale;

i dati più recenti (riferiti all'anno 2022) in merito all'incidentalità nei trasporti stradali desumibili dal Rapporto 2023 elaborato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, *report* che ha come obiettivo il « miglioramento della sicurezza stradale », evidenziano tra l'altro un aumento degli infortuni sul lavoro avvenuti con il coinvolgimento di un mezzo di trasporto denunciati all'Inail e con riguardo al tipo di mezzo di trasporto coinvolto segnala che circa il 70 per cento degli infortuni ha interessato veicoli leggeri per il trasporto merci o passeggeri (auto, furgoni, trattori senza rimorchio, ecc.). L'indagine evidenzia altresì un aumento del numero dei sinistri e anche delle vittime tra gli autotrasportatori, con particolare riguardo ai sinistri che avvengono sulle strade urbane ed extra urbane. Tra le cause principali di incidentalità si confermano come più frequenti la distrazione, il mancato rispetto della precedenza e la velocità troppo elevata;

si sottolinea, infine, che l'impiego di mezzi con massa superiore condurrebbe ad un incremento delle emissioni inquinanti in controtendenza rispetto agli obiettivi di mobilità sostenibile;

l'elevazione del limite della massa massima autorizzata per i veicoli idonei alla distribuzione della filiera Horeca conducibili con patente B si pone come un'esigenza inderogabile per il settore, in analogia anche con quanto già previsto dal

codice della strada per i veicoli alimentati con combustibili alternativi,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di prevedere iniziative, anche di carattere normativo, finalizzate all'elevazione del limite massimo della massa autorizzata da 3.500 a 5.000 kg dei veicoli senza rimorchio, adibiti al trasporto di prodotti alimentari e bevande refrigerate, conducibili con patente B conseguita da almeno due anni, nell'ottica di una maggiore sicurezza della circolazione stradale, a condizione che la massa superiore a 3.500 kg sia dovuta all'eccesso di massa determinato dal sistema di coibentazione termica, refrigerazione e correlati tecnici, annessi ai veicoli adibiti al trasporto.

9/1435-A/7. Zucconi.

La Camera,

premessi che:

il termine Horeca individua un settore – quello del consumo fuori casa – che in epoca pre-pandemica garantiva l'occupazione a circa 1,2 milioni di persone e che rappresenta uno dei principali *asset* dell'economia italiana;

la filiera dell'Horeca include gli attori economici (industria, servizi, commercio e ricezione) e le operazioni (produzione, distribuzione, commercio e ospitalità) che concorrono alla formazione e al trasferimento del prodotto o servizio. In base alla quantità di attori che intervengono tra prodotto e consumatore si può parlare di filiera più o meno lunga;

la filiera si caratterizza per la sua stretta interconnessione per cui un qualsiasi blocco in una delle sue fasi si ripercuote su tutti i restanti attori;

i distributori del *food & beverage* rappresentano la catena che permette alla filiera di raggiungere capillarmente i pubblici esercizi di tutto il territorio nazionale, veicolando i prodotti ai consumatori;

dalla rilevazione dei dati aggiornati a dicembre 2018, negli archivi delle Camere di Commercio italiane risultano iscritte 336.137 imprese appartenenti ai servizi di ristorazione che ciclicamente (con cadenza settimanale, ma anche giornaliera in centri storici particolari) vengono rifornite dal sistema di distribuzione Horeca, un servizio fortemente capillare in tutto il territorio italiano. Tale capillarità ha permesso la nascita di aziende di dimensioni molto piccole, offrendo un serbatoio occupazionale a bassa intensità di spostamento sul territorio e un connettore economico e organizzativo tra le esigenze del territorio e di chi lo abita;

una significativa parte della distribuzione di prodotti alimentari e bevande nella filiera Horeca è effettuata con automezzi fino a 35 quintali di massa totale a terra complessivi, che possono essere guidati con patente B;

i prodotti che vengono distribuiti sono generalmente alimenti e bevande che in ossequio alla normativa vigente debbono essere tenute ad una temperatura di conservazione idonea affinché raggiungano la destinazione in condizioni ottimali;

la necessità di dotare i veicoli di impianti di coibentazione, celle frigo e motori annessi fa sì che nella maggior parte dei casi i distributori utilizzino veicoli che in ragione del peso strutturale superano il limite massimo previsto dalla norma per essere condotti con la patente B;

le criticità maggiori nel contesto illustrato sono riconducibili principalmente nella necessità per gli operatori di acquistare mezzi più grandi, nella difficoltà di reperire autisti con patente C e nel fatto che l'ottenimento di questa licenza di guida, comporta oneri significativi, arrivando ad un costo di 5 mila euro, e tempi di formazione e conseguimento non sempre celeri;

l'alternativa sarebbe quella di diminuire il carico trasportato e costringere l'autista ad un numero di viaggi maggiore per consegnare la quantità di merce programmata (considerando anche le necessità legate alla deperibilità dei prodotti) una

soluzione che mostra con tutta evidenza i suoi limiti principalmente in termini di sicurezza nella circolazione stradale;

i dati più recenti (riferiti all'anno 2022) in merito all'incidentalità nei trasporti stradali desumibili dal Rapporto 2023 elaborato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, *report* che ha come obiettivo il «miglioramento della sicurezza stradale», evidenziano tra l'altro un aumento degli infortuni sul lavoro avvenuti con il coinvolgimento di un mezzo di trasporto denunciati all'Inail e con riguardo al tipo di mezzo di trasporto coinvolto segnala che circa il 70 per cento degli infortuni ha interessato veicoli leggeri per il trasporto merci o passeggeri (auto, furgoni, trattori senza rimorchio, ecc.). L'indagine evidenzia altresì un aumento del numero dei sinistri e anche delle vittime tra gli autotrasportatori, con particolare riguardo ai sinistri che avvengono sulle strade urbane ed extra urbane. Tra le cause principali di incidentalità si confermano come più frequenti la distrazione, il mancato rispetto della precedenza e la velocità troppo elevata;

si sottolinea, infine, che l'impiego di mezzi con massa superiore condurrebbe ad un incremento delle emissioni inquinanti in controtendenza rispetto agli obiettivi di mobilità sostenibile;

l'elevazione del limite della massa massima autorizzata per i veicoli idonei alla distribuzione della filiera Horeca conducibili con patente B si pone come un'esigenza inderogabile per il settore, in analogia anche con quanto già previsto dal codice della strada per i veicoli alimentati con combustibili alternativi,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di prevedere iniziative, anche di carattere normativo, in coerenza con la normativa unionale armonizzata in materia di patenti di guida, finalizzate all'elevazione del limite massimo della massa autorizzata da 3.500 a 5.000 kg dei veicoli senza rimorchio, adibiti al trasporto di prodotti alimentari e bevande refrigerate, conducibili con patente B con-

seguita da almeno due anni, nell'ottica di una maggiore sicurezza della circolazione stradale, a condizione che la massa superiore a 3.500 kg sia dovuta all'eccesso di massa determinato dal sistema di coibentazione termica, refrigerazione e correlati tecnici, annessi ai veicoli adibiti al trasporto.

9/1435-A/7. (Testo modificato nel corso della seduta) Zucconi.

La Camera,

premessi che:

il disegno di legge all'esame dell'Assemblea, reca disposizioni che intervengono in numerosi ambiti relativi alla sicurezza stradale e nel caso di specie, introduce all'articolo 3 la sospensione breve, in aggiunta alla decurtazione dei punti già prevista dall'anno 2003, per talune ipotesi infrattive, tassativamente disciplinate dalle lettere a) alla lettera q);

tra queste, la fattispecie disciplinata dell'entrata in vigore del novello articolo 3, comma 1, lettera n), specificamente relativa all'articolo 174 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, ovvero alla categoria dell'autotrasporto;

a parere dei sottoscrittori del presente atto, occorre sostituire con i valori sopra indicati la tabella dei punteggi di decurtazione attualmente vigenti ai sensi dell'articolo 126-bis del codice della strada;

il provvedimento in esame, prevede infatti all'articolo 3 l'assoggettamento alle sospensioni brevi di 7 o 15 giorni, per coloro che abbiano meno di 20 punti sulla patente di guida, tra cui anche agli autoveicoli adibiti al trasporto di persone o cose, ex articolo 174 del codice della strada;

al riguardo, sebbene un autista professionale possieda due patenti (la patente B e la carta di qualificazione del conducente CQC) le medesime patenti non fanno tra loro cumulo, non potendosi introdurre un regime di favore o di deroga tra le categorie di conducenti, ragione per la quale il punteggio iniziale rimane pari a 20;

i sottoscrittori del presente atto evidenziano inoltre che, nonostante alla carta di qualificazione del conducente CQC, (come per la patente di guida) sia attribuito un punteggio iniziale di 20 punti, (soggetto alla decurtazione ogni qualvolta l'infrazione è commessa nell'esercizio di un'attività professionale di autotrasporto persone o merci) tale graduatoria non può essere proporzionata alla medesima condizione prevista per la patente di guida « B », in quanto la presenza su strada degli autisti professionali, risulta esponenzialmente superiore a quella dei conducenti di veicoli leggeri e quindi i primi sono notevolmente più esposti a commettere infrazioni stradali ed avere decurtazione di punti;

la carta di qualificazione del conducente CQC, oltre che rappresentare un titolo abilitativo per i veicoli superiori alle 3,5 tonnellate, risulta essere principalmente lo strumento di lavoro essenziale, al fine di coprire la funzione di « autista professionale »; con la perdita totale dei punti infatti l'autista decadrebbe dalle sue funzioni per cui è stato assunto con la conseguente perdita della sua attività lavorativa e dovrebbe attivarsi per riottenere la CQC. Tale procedura per la sua complessità risulterebbe alquanto difficile se non impossibile per gli autisti, spesso stranieri, o con un'età avanzata;

a parere dei sottoscrittori del presente atto, occorre evidenziare altresì, il momento storico che sta attraversando il Paese, a causa della necessità di reperire più di 20 mila autisti di mezzi pesanti ed inoltre, non essendoci un ricambio generazionale, vi sono di conseguenza sempre meno giovani che vogliono intraprendere tale professione come del resto in tutta Europa, (i cui recenti dati statistici evidenziano la mancanza di circa 400 mila autisti di camion);

l'azzeramento del punteggio attribuito all'abilitazione professionale competente inoltre, comporta nella peggiore delle ipotesi la revisione della CQC o del CAP tipo KB; se l'esame di revisione non è superato, l'abilitazione professionale viene revocata;

appare perciò evidente, a giudizio dei sottoscrittori del presente atto, come mantenendo l'attuale impianto sanzionatorio accessorio della decurtazione dei punti previsto dall'articolo 174 del codice della strada, che disciplina e sanziona i tempi di guida e di riposo, sarebbe sufficiente commettere solamente due sanzioni, per ricevere la decurtazione del punteggio complessivo di 20 punti;

la prescrizione contenuta nel citato articolo 174 colpisce tra l'altro, soltanto la categoria degli autisti professionali, che hanno l'obbligo di attivare per ogni giorno lavorativo il crono tachigrafo e registrare le proprie attività lavorative; una esposizione giornaliera di questo tipo statisticamente aumenta in maniera naturale, le possibilità di poter commettere una potenziale infrazione;

in relazione alle suesposte osservazioni, occorre evidenziare altresì, che la novella di cui all'articolo 3 del presente provvedimento, oltre alla parallela decurtazione dei punti, comporta anche le « sospensioni brevi », come in precedenza richiamato, qualora l'attuale impianto sanzionatorio restasse inalterato;

si rileva l'opportunità di rideterminare l'entità della decurtazione dei punti prevista per talune delle violazioni di cui all'articolo 174 del Codice della strada, nel senso di prevedere: la decurtazione di 1 punto per la violazione dei tempi di guida di cui al comma 5 e al comma 7, primo e terzo periodo; la decurtazione di 1 punto per la violazione dei tempi di riposo di cui al comma 8; la decurtazione di 2 punti per violazione dei tempi di riposo di cui al comma 5, al comma 7, secondo e terzo periodo; la decurtazione di 5 punti per violazione dei tempi sia di guida che di riposo di cui al comma 6,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di prevedere, nel prossimo provvedimento utile, l'introduzione di un intervento normativo all'interno della tabella dei punteggi di cui all'articolo 126-*bis* del decreto legislativo 30

aprile 1992 n. 285, al fine di rideterminare l'entità della decurtazione dei punti prevista per le violazioni di cui all'articolo 174 del codice della strada, come indicato nell'ultimo capoverso delle premesse.

9/1435-A/8. Gaetana Russo, Cangiano.

La Camera,

premessi che:

il disegno di legge all'esame dell'Assemblea, reca disposizioni che intervengono in numerosi ambiti relativi alla sicurezza stradale e nel caso di specie, introduce all'articolo 3 la sospensione breve, in aggiunta alla decurtazione dei punti già prevista dall'anno 2003, per talune ipotesi infrattive, tassativamente disciplinate dalle lettere a) alla lettera q);

tra queste, la fattispecie disciplinata dell'entrata in vigore del novello articolo 3, comma 1, lettera n), specificamente relativa all'articolo 174 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, ovvero alla categoria dell'autotrasporto;

a parere dei sottoscrittori del presente atto, occorre sostituire con i valori sopra indicati la tabella dei punteggi di decurtazione attualmente vigenti ai sensi dell'articolo 126-*bis* del codice della strada;

il provvedimento in esame, prevede infatti all'articolo 3 l'assoggettamento alle sospensioni brevi di 7 o 15 giorni, per coloro che abbiano meno di 20 punti sulla patente di guida, tra cui anche agli autoveicoli adibiti al trasporto di persone o cose, *ex* articolo 174 del codice della strada;

al riguardo, sebbene un autista professionale possieda due patenti (la patente B e la carta di qualificazione del conducente CQC) le medesime patenti non fanno tra loro cumulo, non potendosi introdurre un regime di favore o di deroga tra le categorie di conducenti, ragione per la quale il punteggio iniziale rimane pari a 20;

i sottoscrittori del presente atto evidenziano inoltre che, nonostante alla carta di qualificazione del conducente CQC, (come per la patente di guida) sia attribuito un

punteggio iniziale di 20 punti, (soggetto alla decurtazione ogni qualvolta l'infrazione è commessa nell'esercizio di un'attività professionale di autotrasporto persone o merci) tale graduatoria non può essere proporzionata alla medesima condizione prevista per la patente di guida «B», in quanto la presenza su strada degli autisti professionali, risulta esponenzialmente superiore a quella dei conducenti di veicoli leggeri e quindi i primi sono notevolmente più esposti a commettere infrazioni stradali ed avere decurtazione di punti;

la carta di qualificazione del conducente CQC, oltre che rappresentare un titolo abilitativo per i veicoli superiori alle 3,5 tonnellate, risulta essere principalmente lo strumento di lavoro essenziale, al fine di coprire la funzione di «autista professionale»; con la perdita totale dei punti infatti l'autista decadrebbe dalle sue funzioni per cui è stato assunto con la conseguente perdita della sua attività lavorativa e dovrebbe attivarsi per riottenere la CQC. Tale procedura per la sua complessità risulterebbe alquanto difficile se non impossibile per gli autisti, spesso stranieri, o con un'età avanzata;

a parere dei sottoscrittori del presente atto, occorre evidenziare altresì, il momento storico che sta attraversando il Paese, a causa della necessità di reperire più di 20 mila autisti di mezzi pesanti ed inoltre, non essendoci un ricambio generazionale, vi sono di conseguenza sempre meno giovani che vogliono intraprendere tale professione come del resto in tutta Europa, (i cui recenti dati statistici evidenziano la mancanza di circa 400 mila autisti di camion);

l'azzeramento del punteggio attribuito all'abilitazione professionale competente inoltre, comporta nella peggiore delle ipotesi la revisione della CQC o del CAP tipo KB; se l'esame di revisione non è superato, l'abilitazione professionale viene revocata;

appare perciò evidente, a giudizio dei sottoscrittori del presente atto, come mantenendo l'attuale impianto sanzionato-

rio accessorio della decurtazione dei punti previsto dall'articolo 174 del codice della strada, che disciplina e sanziona i tempi di guida e di riposo, sarebbe sufficiente commettere solamente due sanzioni, per ricevere la decurtazione del punteggio complessivo di 20 punti;

la prescrizione contenuta nel citato articolo 174 colpisce tra l'altro, soltanto la categoria degli autisti professionali, che hanno l'obbligo di attivare per ogni giorno lavorativo il crono tachigrafo e registrare le proprie attività lavorative; una esposizione giornaliera di questo tipo statisticamente aumenta in maniera naturale, le possibilità di poter commettere una potenziale infrazione;

in relazione alle suesposte osservazioni, occorre evidenziare altresì, che la novella di cui all'articolo 3 del presente provvedimento, oltre alla parallela decurtazione dei punti, comporta anche le «sospensioni brevi», come in precedenza richiamato, qualora l'attuale impianto sanzionatorio restasse inalterato;

si rileva l'opportunità di rideterminare l'entità della decurtazione dei punti prevista per talune delle violazioni di cui all'articolo 174 del Codice della strada, nel senso di prevedere: la decurtazione di 1 punto per la violazione dei tempi di guida di cui al comma 5 e al comma 7, primo e terzo periodo; la decurtazione di 1 punto per la violazione dei tempi riposo di cui al comma 8; la decurtazione di 2 punti per violazione dei tempi di riposo di cui al comma 5, al comma 7, secondo e terzo periodo; la decurtazione di 5 punti per violazione dei tempi sia di guida che di riposo di cui al comma 6,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di prevedere l'introduzione, in conformità alla normativa unionale armonizzata, di un intervento normativo all'interno della tabella dei punteggi di cui all'articolo 126-bis del decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285, al fine di rideterminare l'entità della decurtazione dei punti prevista per le violazioni di cui

all'articolo 174 del codice della strada, come indicato nell'ultimo capoverso delle premesse.

9/1435-A/8. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Gaetana Russo, Cangiano.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge all'esame dell'Assemblea, reca disposizioni che intervengono su numerosi ambiti relativi alla sicurezza stradale e comprende un'ampia delega legislativa per il riordino complessivo della materia, volta alla revisione e al riordino della disciplina concernente la motorizzazione e la circolazione stradale unita all'autorizzazione a emanare decreti di delegificazione;

L'articolo 35, in particolare, modificato in sede referente, prevede al comma 4, l'autorizzazione all'emanazione, entro un anno dalla data di entrata in vigore dei decreti legislativi, di regolamenti di delegificazione sulla disciplina di alcune materie, tra cui il trasporto eccezionale, i limiti di massa e sagoma dei veicoli, l'aggiornamento della segnaletica stradale e la disciplina tecnica di classificazione, costruzione e tutela delle strade, delle fasce di rispetto, degli accessi e diramazioni, della pubblicità e di occupazione del suolo stradale;

all'interno delle suesposte misure, si ravvisa la necessità di completare il quadro regolatorio, attraverso l'introduzione di disposizioni che prevedono l'installazione, anche sui mezzi adibiti al trasporto collettivo di persone, di dispositivi retroriflettenti per la segnalazione della sagoma, che ad avviso dei sottoscrittori del presente atto, costituiscono una priorità per la percorrenza sulle strade extraurbane, prevedendo al contempo, un regime differenziato tra strade urbane ed extraurbane, nonché per i mezzi di nuova immatricolazione;

la predetta disposizione si considera necessaria, al fine di garantire una maggiore sicurezza nella circolazione dei mezzi pesanti adibiti al trasporto di persone, di categoria M2 e M3, a tutela sia dei

soggetti trasportati, che degli utenti deboli della strada, in particolare dei ciclisti; al riguardo si rimanda, in tal senso, all'analogia previsione che è stata introdotta per i mezzi pesanti adibiti al trasporto merci superiori alle 3,5 tonnellate, per i quali era stato introdotto l'obbligo di installazione delle strisce retroriflettenti per la segnalazione dei veicoli lunghi e dei loro rimorchi, che ha sortito ottimi risultati, tanto da essere esteso a tutti i Paesi europei;

l'obbligo in particolare, era stato introdotto dal comma 3 dell'articolo 1 del decreto-legge del 27 giugno 2003, n. 151, convertito con modificazioni dalla legge 1° agosto 2003, n. 214, che ha novellato l'articolo 72 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che ha introdotto a sua volta, il comma 2-bis che individua il suddetto obbligo con riferimento agli autoveicoli, ai rimorchi e ai semirimorchi adibiti al trasporto di cose, classificati per uso speciale o per trasporti speciali o per trasporti specifici, immatricolati in Italia con massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate;

la necessità d'introdurre le misure in precedenza richiamate, si considerano necessarie fra l'altro, in quanto considerate in piena sintonia con gli obiettivi delineati dal Piano nazionale della sicurezza stradale 2030, che intervengono sull'impatto della circolazione dei veicoli pesanti sulla sicurezza stradale dell'utenza più vulnerabile, in particolare nelle città,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di prevedere che, nell'emanazione dei decreti legislativi previsti dall'articolo 35, nell'ambito dell'osservanza dei principi e dei criteri direttivi indicati dal comma 3, siano introdotte disposizioni finalizzate all'installazione obbligatoria di segnali e dispositivi retroriflettenti, per la segnalazione della sagoma dei mezzi pesanti, anche di nuova immatricolazione, adibiti al trasporto collettivo di persone di categoria M2 ed M3, solo in caso di percorrenza di strade extraurbane ed autostrade.

9/1435-A/9. Cangiano, Gaetana Russo.

La Camera,

premessi che:

il trasporto pubblico non di linea, disciplinato dalla legge 15 gennaio 1992, n. 21, denominata « Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea », assicura il trasporto collettivo o individuale di persone con funzione complementare ed integrativa rispetto ai trasporti pubblici di linea;

la normativa nazionale disciplina espressamente soltanto i servizi di Taxi e Noleggio Con Conducente (NCC);

il settore del Noleggio con Conducente rappresenta una categoria di lavoratori che svolge un servizio pubblico essenziale per garantire la mobilità, con impatti rilevanti su accoglienza, turismo e commercio;

in Italia sono presenti oltre 80.000 imprese di NCC con circa 220.000 dipendenti, le imprese sono sia radicate nelle grandi città, ma anche in città non coperte dal servizio di Taxi;

la normativa vigente, e le importanti evoluzioni che ha subito il mondo del trasporto dal punto di vista della tecnologia e della sostenibilità, mostra come sia necessario intervenire con delle modifiche che facciano fronte anche alle costanti necessità del comparto del turismo ed intervengano al fine di garantire una maggiore equità tra Taxi e NCC;

nel 2017 l'AGCM tramite una segnalazione al Governo ed al Parlamento ha posto la necessità di una riforma che garantisca una piena equiparazione tra Taxi e NCC dal lato dell'offerta e facilitasse, altresì, lo sviluppo di forme di servizio più innovative e benefiche per i consumatori;

nel 2022 la Commissione europea attraverso le Comunicazioni concernenti « un trasporto locale di passeggeri su richiesta (taxi e veicoli a noleggio con conducente) ben funzionante e sostenibile » aveva evidenziato tra le problematiche del settore la presenza di norme obsolete che

potenzialmente potessero ostacolare una attività efficiente e sostenibile;

la Commissione ha voluto porre l'accento anche su quanto gli Stati membri riscontrino difficoltà nel trovare un approccio strategico e giuridico adeguato, evidenziando come tale mancanza di chiarezza del diritto e di prevedibilità scoraggi le attività commerciali e gli investimenti e confonda i cittadini;

la Commissione ha, infine, invitato gli Stati membri « a rivalutare le loro norme esistenti per i mercati locali di trasporto di passeggeri su richiesta al fine di garantire ai cittadini servizi di trasporto disponibili, economici, affidabili, di buona qualità e sicuri. I loro quadri normativi dovrebbero inoltre favorire mercati che funzionino correttamente, che siano aperti a modelli di attività nuovi e innovativi e che offrano, tra le altre cose, opportunità di lavoro, anche per coloro che potrebbero beneficiare di regimi di lavoro flessibili. ».

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di introdurre interventi normativi, a partire dalla revisione del regime sanzionatorio, al fine di garantire pari condizioni di operatività tra i servizi di trasporto pubblico non di linea.

9/1435-A/**10**. (*Versione corretta*) Lupi, Bicchelli, Brambilla, Cavo, Alessandro Colucci, Pisano, Romano, Semenzato, Tirelli.

La Camera

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di introdurre interventi normativi, al fine di garantire pari condizioni di operatività tra i servizi di trasporto pubblico non di linea, nel rispetto delle differenze connaturate ai diversi servizi di taxi e NCC e nell'ottica di assicurare la regolarità di svolgimento dei medesimi servizi nel rispetto della normativa vigente.

9/1435-A/**10**. (*Testo modificato nel corso della seduta*) (*Versione corretta*) Lupi,

Bicchielli, Brambilla, Cavo, Alessandro Colucci, Pisano, Romano, Semenzato, Tirelli.

La Camera,

premesso che:

con la modifica del Codice della strada sono previste nuove fattispecie di violazione che comportano sanzioni anche di natura interdittiva;

è prevedibile, dunque, un possibile aumento di ricorsi in via amministrativa presso le Prefetture, ove le fasi procedurali sono svolte con modalità tali da gravare gli uffici di incumbenti (quali la protocollazione, il data *entry*, la redazione di atti, la notifica di convocazioni e di provvedimenti, lo svolgimento delle audizioni) che rendono la procedura poco efficiente, sotto l'aspetto sia della gestione delle risorse umane, sia dei costi per l'Amministrazione;

l'utilizzo di piattaforme telematiche consentirebbe un notevole miglioramento delle prestazioni rispetto a entrambi gli aspetti, garantendo ai cittadini una alternativa valida al ricorso in via giurisdizionale, con positive ricadute anche in termini di deflazionamento del carico della Giustizia ordinaria;

esistono esempi virtuosi di piattaforme telematiche già in uso presso Pubbliche Amministrazioni e Autorità amministrative indipendenti in grado di garantire la gestione efficiente ed efficace di un numero considerevole di controversie in maniera completamente digitale, garantendo una interlocuzione diretta tra cittadino e amministrazioni coinvolte, che potrebbero essere riutilizzate anche ai fini della decisione dei ricorsi in materia di sanzioni amministrative per violazioni delle disposizioni del Codice della strada;

la piattaforma ConciliaWeb, realizzata dall'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni e in uso anche all'Autorità di regolazione dei trasporti, rappresenta un modello di gestione telematica che, una volta effettuato l'accesso da parte del ri-

corrente tramite SPID, CIE o CNS, consente la presentazione del ricorso, il deposito di memorie e documenti, lo svolgimento dell'audizione delle parti nonché la redazione e notifica del provvedimento finale in via completamente digitale,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di individuare, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, modalità per la gestione telematica dei ricorsi in materia di sanzioni per violazione del Codice della strada, eventualmente tramite il riuso di software già in uso presso Pubbliche Amministrazioni, fermi restando i principi di imparzialità e buon andamento della pubblica amministrazione.

9/1435-A/11. Mulè.

La Camera,

premesso che:

in Italia negli ultimi anni si sono verificati numerosi incidenti gravi, anche mortali, a causa dell'angolo cieco dei mezzi pesanti, ovvero la limitata o nulla visibilità che i conducenti hanno su determinate zone intorno al loro veicolo;

questo fenomeno risulta particolarmente pericoloso nei contesti urbani, dove i mezzi pesanti condividono la strada con pedoni e veicoli più piccoli come le biciclette. Nel 2023 in tutto il territorio italiano, si sono registrate 197 vittime tra i ciclisti e nei primi due mesi del 2024 già 29;

il Piano nazionale della sicurezza stradale 2030, approvato lo scorso anno dal Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, pone una particolare enfasi sull'impatto della circolazione dei veicoli pesanti sulla sicurezza stradale dell'utenza più vulnerabile della strada nelle città, in particolare sul « Sistema di rilevamento punto cieco (*Blind spot warning*) » e l'« avviso di collisione con pedoni e ciclisti (*Moving off inhibit System*) »;

va detto che alcune città, come ad esempio Londra, hanno introdotto, a partire dal 2021, norme che consentono di accedere solo ai mezzi pesanti che rispettano determinati standard di sicurezza, tra cui l'adozione di dispositivi che contengano i rischi dell'angolo cieco. Questo ha determinato una significativa riduzione del numero di incidenti mortali che coinvolgono biciclette e pedoni causati dai camion;

in questo contesto va specificato che anche l'Unione europea ha adottato decisioni per contrastare con efficacia questa problematica, a seguito delle quali, a partire dal mese di luglio 2024, tutti i nuovi autocarri venduti in Europa dovranno essere conformi alle norme generali di sicurezza (Gsr) aggiornate in base al regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2019, relativo ai requisiti di omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, per quanto riguarda la loro sicurezza generale e la protezione degli occupanti dei veicoli e degli altri utenti vulnerabili della strada;

l'aggiornamento delle Gsr, conseguente alle nuove indicazioni nella sicurezza automobilistica, potrà contribuire a ridurre il rischio di incidenti causati da un errore umano. L'aggiornamento comporta l'obbligatorietà di una serie di sistemi di sicurezza attiva a supporto dei conducenti nei nuovi camion a partire da luglio 2024. Sempre dal 1° ottobre 2023, è obbligatorio per i camion (N3) e gli autobus (M3) installare sistemi di segnalazione acustica, visiva o tattile che allertino il conducente della presenza di pedoni e ciclisti nella parte anteriore del veicolo o sul lato del marciapiede;

nonostante tali indicazioni europee valide per i nuovi automezzi, per i numerosi automezzi immatricolati o realizzati precedentemente potrebbero passare decenni prima che siano equipaggiati con i nuovi sistemi di sicurezza, considerando la lunga vita operativa di tali veicoli (la metà dei mezzi pesanti in circolazione in Italia ha infatti oltre 15 anni);

appare quindi evidente la necessità di una norma che abbia come obiettivo una modifica celere e puntuale del Codice della Strada, finalizzata a obbligare i mezzi pesanti che non rientrano nelle previsioni del regolamento comunitario di equipaggiarsi con appositi kit di sicurezza per eliminare l'angolo cieco, nonostante tali *kit* di sicurezza non siano attualmente particolarmente onerosi, appare tuttavia doveroso prevedere altresì uno stanziamento di risorse per agevolare l'acquisto dei medesimi, analogamente a quanto è stato fatto negli scorsi anni per l'installazione dei dispositivi di sicurezza antiabbandono di minori nelle auto;

valutato che:

nel provvedimento in esame sono presenti « Interventi in materia di sicurezza stradale e delega per la revisione del Codice della Strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, numero 285 »;

nel corso della discussione in Commissione del provvedimento in esame sono state presentati emendamenti finalizzati a obbligare i mezzi pesanti che non rientrano nelle previsioni del regolamento comunitario citato di equipaggiarsi con appositi kit di sicurezza per eliminare l'angolo cieco;

tali emendamenti prevedevano anche incentivi per contribuire parzialmente all'acquisto dei dispositivi di allerta;

tali emendamenti sono stati respinti;

su tale tematica è stata presentata anche una apposita proposta di legge: « Modifica all'articolo 72 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, concernente l'obbligo di installazione di dispositivi per salvaguardare l'incolumità di pedoni e ciclisti » (A.C. numero 1483),

impegna il Governo

ad adottare una norma che obblighi tutti i mezzi pesanti di dotarsi di apposita segnaletica adesiva che indichi sul lato posteriore la presenza di angoli ciechi e di sensori,

con segnali acustici di allerta, in grado di rilevare la presenza di utenti vulnerabili della strada, come ad esempio pedoni o ciclisti; prevedendo altresì incentivi per contribuire parzialmente all'acquisto di tali dispositivi.

9/1435-A/**12**. Gianassi.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge all'esame reca numerose modifiche al codice della strada con particolare riferimento al tema della sicurezza stradale;

con le circolari n. 25981 del 6 settembre 2023 e n. 30187 del 12 ottobre 2023, la Diviene 3 della Direzione generale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha rivisto le disposizioni concernenti la determinazione delle caratteristiche e delle modalità di installazione delle strutture portanti e portabiciiclette, applicate a sbalzo posteriormente, o sul gancio traino a sfera sui veicoli di categoria M1;

queste circolari sono state adottate per rendere omogenee le disposizioni relative alle suddette strutture amovibili applicate sui veicoli di categoria M1 a quelle previste dal decreto direttoriale del 6 luglio 2023, relativo agli autobus da noleggio, di gran turismo e di linea, di categoria M2 ed M3;

pur condividendo l'obiettivo di regolamentare la materia ai fini della sicurezza stradale, va rilevato che le suddette circolari comportano alcune criticità pratiche rilevanti, tant'è che sono state impugnate davanti al giudice amministrativo da alcune aziende operanti nel settore e sospese in via cautelare dal Consiglio di Stato con ordinanza n. 196/2024;

tali criticità riguardano in particolare l'obbligo della visita e prova ai sensi dell'articolo 78 del codice della strada qualora la struttura portabiciiclette ostruisca anche solo parzialmente la targa e/o i dispositivi di illuminazione posteriori del ve-

colo, l'obbligo di disattivazione e occultamento dei predetti dispositivi, anche in caso di installazione saltuaria di struttura portabiciiclette e soprattutto il divieto di superare con la struttura portabiciiclette, comprensiva delle cose trasportate, la larghezza dell'autoveicolo;

è soprattutto quest'ultimo divieto a rendere in molti casi difficile, se non impossibile, il trasporto di biciclette, considerando che queste superano di poco la larghezza della maggior parte dei modelli di autovetture in circolazione;

si ritiene che una sporgenza laterale delle sole ruote delle biciclette caricate possa essere ammessa senza creare ulteriori pericoli per la circolazione stradale, essendo le stesse facilmente percepibili e non assimilabili agli oggetti menzionati nell'articolo 164, comma 3, ultimo periodo, del codice della strada;

si ricorda inoltre, che i veicoli provenienti dall'estero e da altri Stati membri dell'Unione europea, in virtù del principio della libera circolazione stabilito dalla direttiva 96/53/CE, non sono soggetti alle previsioni più restrittive di cui alle succitate circolari ministeriali,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di rivedere le circolari in questione al fine di superare i contenziosi e le criticità menzionati nelle premesse.

9/1435-A/**13**. Schullian.

La Camera,

premesso che:

grazie all'intelligenza artificiale è ora possibile mettere su strada automobili dotate di sistemi ad alta tecnologia che permettono diversi livelli di guida automatica (*Advanced Driver Assistance Systems* – ADAS) e autonoma (*Automated Driver* – AD);

come testimonia il recente acquisto della società ungherese *aiMotive* da parte di Stellantis, la guida autonoma rappresenta

un'importante frontiera di sviluppo del settore automotive – che in Italia vale circa il 5 per cento del PIL – e capace di attirare numerosi investimenti;

come analizzato dalla pubblicazione « Il contributo della *e-Mobility* all'economia circolare » redatto da The European House – Ambrosetti, crescenti investimenti nella produzione di sistemi avanzati di assistenza alla guida e nelle funzionalità dei veicoli connessi digitalmente o a guida autonoma, potrebbero contribuire a rafforzare significativamente la competitività del Paese;

in Italia è permesso l'utilizzo di sistemi di guida autonoma di livello 1 (Guida Assistita) e 2 (Guida Semi-Autonoma), ma sono ancora vietati sistemi di guida di livello 3 (Guida Altamente Automatizzata), di livello 4 (Guida Totalmente Automatizzata) e di livello 5 (Guida Autonoma);

la guida autonoma in Europa è stata regolamentata, a luglio 2022, dall'entrata in vigore dell'articolo 34-*bis* del Regolamento UNECE n. 157 recante disposizioni uniformi relative all'omologazione dei veicoli per quanto riguarda il sistema automatizzato di mantenimento della corsia (2021/389), il quale, in particolare, introduce il concetto di sistema di guida automatica, aprendo così la porta delle strade europee ai sistemi di guida autonoma di livello 3 e, potenzialmente, di livello 4 e 5,

impegna il Governo

ad apportare, nel primo provvedimento utile, le opportune modifiche normativo-regolamentari in materia di circolazione dei veicoli affinché siano implementate le innovazioni tecnologiche attualmente disponibili e recepite le previsioni internazionali in materia di circolazione stradale e omologazione dei veicoli al sistema automatizzato di mantenimento della corsia, anche in vista di facilitare in futuro la diffusione dei veicoli a guida autonoma.

9/1435-A/14. Pastorella.

La Camera,

premessi che:

grazie all'intelligenza artificiale è ora possibile mettere su strada automobili dotate di sistemi ad alta tecnologia che permettono diversi livelli di guida automatica (*Advanced Driver Assistance Systems* – ADAS) e autonoma (*Automated Driver* – AD);

come testimonia il recente acquisto della società ungherese *aiMotive* da parte di Stellantis, la guida autonoma rappresenta un'importante frontiera di sviluppo del settore automotive – che in Italia vale circa il 5 per cento del PIL – e capace di attirare numerosi investimenti;

come analizzato dalla pubblicazione « Il contributo della *e-Mobility* all'economia circolare » redatto da The European House – Ambrosetti, crescenti investimenti nella produzione di sistemi avanzati di assistenza alla guida e nelle funzionalità dei veicoli connessi digitalmente o a guida autonoma, potrebbero contribuire a rafforzare significativamente la competitività del Paese;

in Italia è permesso l'utilizzo di sistemi di guida autonoma di livello 1 (Guida Assistita) e 2 (Guida Semi-Autonoma), ma sono ancora vietati sistemi di guida di livello 3 (Guida Altamente Automatizzata), di livello 4 (Guida Totalmente Automatizzata) e di livello 5 (Guida Autonoma);

la guida autonoma in Europa è stata regolamentata, a luglio 2022, dall'entrata in vigore dell'articolo 34-*bis* del Regolamento UNECE n. 157 recante disposizioni uniformi relative all'omologazione dei veicoli per quanto riguarda il sistema automatizzato di mantenimento della corsia (2021/389), il quale, in particolare, introduce il concetto di sistema di guida automatica, aprendo così la porta delle strade europee ai sistemi di guida autonoma di livello 3 e, potenzialmente, di livello 4 e 5,

impegna il Governo

a valutare, in attuazione della delega di cui al presente provvedimento, le opportune

modifiche normativo-regolamentari in materia di circolazione dei veicoli.

9/1435-A/**14**. (Testo modificato nel corso della seduta) Pastorella.

La Camera,

premesso che:

secondo i dati forniti dall'Osservatorio Pedoni ASAPS, nel 2023 sono stati registrati 197 decessi tra i ciclisti e 379 tra i pedoni a causa di incidenti stradali. La maggior parte di tali decessi vedono il coinvolgimento di un autocarro;

oltre il 60 per cento di tali incidenti avviene in contesti urbani, come sottolineato nell'analisi della Commissione europea, la quale evidenzia un aumento preoccupante del numero di ciclisti uccisi sulle strade dell'UE nel 2022, con oltre 2000 vittime. Si tratta dell'unico principale gruppo di utenti della strada a non registrare un significativo calo delle vittime nel corso dell'ultimo decennio;

secondo i dati del *report « Make Way for Walking and Cycling »* redatto da PATH (*Partnership for Active Travel and Health*), l'Italia — tristemente — guida la classifica degli incidenti mortali nei Paesi europei, con 5,1 decessi ogni milione di chilometri percorsi in bici. Si tratta di un numero superiore quasi il doppio di quello della Francia (2,9) e ben più di cinque volte il valore registrato in Norvegia, Danimarca e Paesi Bassi (0,9);

sempre secondo lo stesso rapporto, l'Italia registra anche il tasso di mortalità più alto d'Europa tra i pedoni nonostante risulti il Paese europeo con il minor numero di chilometri percorsi a piedi tra quelli presi in analisi (circa cinque pedoni uccisi ogni milione di km percorsi a piedi);

gli obiettivi europei sulla sicurezza stradale stabiliti nel piano d'azione strategico della Commissione sulla sicurezza stradale e nel quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030 — che ha anche definito piani per la sicurezza stradale volti a raggiungere l'obiettivo di azzerare il

numero di vittime della strada entro il 2050 (cosiddetto « Vision Zero ») — prevedono il dimezzamento del numero di vittime e di feriti gravi entro il 2030 rispetto all'anno di *benchmark* fissato al 2019;

il regolamento europeo *General Safety Regulation* imporrà, a partire dal luglio 2024, ai mezzi di nuova omologazione la dotazione di sistemi di sensori di rilevamento nell'angolo cieco. Tale obbligo verrà esteso, in seguito, a tutti i mezzi circolanti in Europa. Secondo la Commissione europea, le nuove misure di sicurezza contribuiranno a proteggere meglio passeggeri, pedoni e ciclisti in tutta l'UE, salvando oltre 25 mila vite ed evitando almeno 140 mila lesioni gravi entro il 2038;

data la mancanza di iniziativa a livello nazionale, alcune amministrazioni locali si sono già mosse nella direzione delle suddette linee guida, come il comune di Milano il quale, con delibera di Giunta n. 971 dell'11 luglio 2023, ha stabilito che per l'ingresso e la circolazione nella ZTL denominata Area B, i mezzi pesanti di categoria M2, N2, M3 e N3 debbano dotarsi di adesivi segnalanti l'angolo cieco nonché di dispositivi per la rilevazione di pedoni e ciclisti nell'angolo cieco;

ribaltando una precedente sentenza del TAR Lombardia, il Consiglio di Stato (sentenza 1884/2024), ha riconosciuto la validità e la legittimità della decisione presa dal comune di Milano in quanto presa nella direzione di tutela al massimo grado del bene della vita, prevedendo una modalità di superamento del rischio che incide essenzialmente sugli interessi economici,

impegna il Governo

ad apportare, nel primo provvedimento utile, le opportune modifiche ai regolamenti tecnici e alla normativa in materia di circolazione dei veicoli ai fini del loro adeguamento alla normativa sovranazionale per quanto concerne la dotazione di adesivi segnalanti l'angolo cieco nonché di dispositivi per la rilevazione di pedoni e ciclisti nel perimetro degli angoli ciechi.

9/1435-A/**15**. Benzoni, Pastorella.

La Camera,

premessi che:

il disegno di legge in esame reca « Interventi in materia di sicurezza stradale e delega per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 »;

dal 2011, in applicazione della circolare 21 dicembre 2010 protocollo n. 101771, rispetto alla precedente procedura d'esame, i quiz per il conseguimento della patente di guida A e B non sono più tradotti nelle sette lingue ufficiali ONU, ma la traduzione sarà limitata solo ai regimi linguistici tutelati in Italia dalle norme vigenti;

le precedenti disposizioni prevedevano questionari disponibili nelle 7 lingue adottate dall'ufficialità idiomática dell'ONU: inglese, tedesco, russo, francese, cinese, spagnolo e arabo, possibilità che conferiva maggiore opportunità e uguaglianza sostanziale agli immigrati regolarmente residenti in Italia per conseguire la patente di guida, considerando che molti di loro non dispongono di una dimestichezza con la lingua italiana sufficiente a garantire la piena comprensione dei libri di testo e dei relativi quiz;

va rilevato, infatti, come, anche dopo anni, può risultare molto difficile imparare l'italiano al livello richiesto per la corretta comprensione dei questionari ora previsti per il conseguimento della patente di guida, dato che essi utilizzano una terminologia tecnica e specialistica che va ben oltre il livello di conoscenza basilare della lingua italiana;

inoltre va considerato che a migliaia di cittadini stranieri in tutta Italia, tra i quali anche molti coniugi di cittadini italiani che hanno già conseguito la patente nel proprio Paese, la normativa vigente prevede che esse siano valide per la guida in Italia per un anno;

infatti, ove le patenti straniere non siano convertibili, come, ad esempio, quelle emesse da Canada, Stati Uniti, Australia o Nuova Zelanda, i possessori di tali titoli,

sono abilitati alla guida in quel primo anno e senza alcuna restrizione con riferimento al limite di potenza dell'autoveicolo;

alle diverse e numerose richieste pervenute al Ministero dei trasporti, volte a ripristinare la possibilità di sostenere gli esami della patente A e B almeno in inglese, la più diffusa delle 7 lingue previste dall'ufficialità idiomática dell'ONU, così da fornire nuovamente a molti stranieri l'opportunità concreta di ottenere la patente di guida, sono rimaste fino ad ora inascoltate;

i principi di cui all'articolo 5 della direttiva europea numero 2000/43 in materia di contrasto alle discriminazioni etnico-razziali, prevedono che: « Allo scopo di assicurare l'effettiva e completa parità », uno Stato deve adottare « misure specifiche dirette a evitare o compensare svantaggi connessi con una determinata razza o origine etnica »;

i competenti uffici del Ministero hanno, fin dall'anno 2011, rappresentato la difficoltà a tradurre i nuovi *test* computerizzati, in quanto tale operazione rappresenterebbe una spesa eccessiva;

tale impostazione appare di difficile comprensione, in quanto, in ogni caso è già prevista la traduzione per i regimi linguistici delle minoranze tutelate in Italia dalle norme vigenti, inoltre eventuali costi aggiuntivi iniziali potrebbero essere, in astratto, coperti attraverso una maggiorazione della tassa prevista per sostenere l'esame teorico relativamente all'opzione di esame teorico in lingua straniera,

impegna il Governo:

a ripristinare la traduzione dei quiz per il conseguimento della patente di guida A e B, almeno in lingua inglese, possibilità che garantirebbe il superamento di una ingiusta discriminazione nei confronti di cittadini regolarmente residenti in Italia, finanche, in molti casi, coniugi di cittadini italiani ai quali, ove titolari di abilitazione alla guida di Paesi esteri, è stata già consentita per un anno, senza limitazione alcuna, la guida di autovetture in Italia.

9/1435-A/16. Del Barba, Cantone, Soumahoro.

La Camera,

premessi che:

il provvedimento in commento reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada). Un intervento normativo senz'altro necessario in ragione della persistenza nel nostro Paese di livelli troppo elevati di scontri stradali. I numeri sono quelli di una strage quotidiana: 3159 morti e 223.475 feriti nel 2022, di cui il 73,4 per cento in ambito urbano. Vite e famiglie distrutte ma anche un costo sociale assolutamente inaccettabile: circa 18 miliardi l'anno, l'1 per cento circa del Pil italiano, a causa degli scontri stradali;

l'Italia è uno tra i pochi paesi europei in cui gli scontri stradali in ambito urbano continuano a crescere: 28,9 morti per milione di abitanti, il doppio rispetto alla Germania (15,7 morti per milione di abitanti) il triplo rispetto alla Gran Bretagna (10,9 morti per milione di abitanti);

tutto ciò si traduce nella paura di muoversi a piedi e in bicicletta nelle nostre città, nel disincentivo alla mobilità attiva. In audizione sul provvedimento alcuni esperti hanno messo in luce che uno studio promosso dal *Policy Studies Institute* di Londra, che riguarda 15 Paesi del mondo, evidenzia come i genitori italiani accompagnano i propri figli a scuola molto più rispetto agli altri Paesi europei. L'autonomia di spostamento dei bambini italiani nell'andare a scuola è passata dall'11 per cento nel 2002 al 7 per cento nel 2010. Per fornire un metro di paragone, l'autonomia dei bambini inglesi è al 41 per cento e quella dei tedeschi al 40 per cento;

le città sono il palcoscenico su cui saranno maggiori gli impatti derivanti dai cambiamenti climatici e dalle grandi migrazioni economiche e sociali. Evidentemente la mobilità urbana assume un rilievo centrale in tale scenario e diventa uno dei *driver* principali per una transizione ecologica che tenga insieme le esigenze sociali ed economiche dei cittadini;

per questo il provvedimento risulta deludente laddove non coglie l'opportunità

di accompagnare e governare i cambiamenti culturali e sociali in atto e invece continua a proporre una visione centrata sull'uso dell'automobile laddove inasprisce le pene per comportamenti nocivi ma riduce i controlli e le sanzioni per eccesso di velocità;

inoltre il provvedimento va ad incidere sull'autonomia dei comuni nell'accertamento delle violazioni mediante dispositivi di controllo elettronico e nella istituzione e regolamentazione delle Ztl, strumento fondamentale per la sostenibilità nella mobilità urbana;

non sono, quindi, affrontate le criticità connesse ad una visione in cui la macchina è l'unico mezzo al centro della pianificazione della mobilità ma, al contrario, si rischia di rafforzare le sperequazioni esistenti nell'uso della strada come spazio pubblico. Soprattutto non centra l'obiettivo di poter mettere le basi di una mobilità urbana che possa rispondere alle esigenze attuali, con visioni a lungo termine e strategia che tengano conto anche delle *best practices* a livello internazionale, poiché si introducono restrizioni e limitazioni per la micromobilità elettrica mentre sulla ciclabilità si determina una potenziale riduzione della capacità tecnica e amministrativa dei comuni in materia di progetti e appalti di infrastrutture ciclabili;

per quanto concerne il rafforzamento dell'educazione stradale nelle scuole, tutto viene ricondotto al *bonus* di due punti sulla patente per i ragazzi che abbiano frequentato corsi sulla sicurezza stradale mentre temi quali la mobilità sostenibile non vengono neanche ipotizzati;

a chiusura del provvedimento, l'ampia delega legislativa per il riordino complessivo della materia, risulta per alcuni versi eccessivamente discrezionale, poiché la formulazione di alcuni principi di delega sembrano piuttosto costituire degli oggetti della delega. Il Comitato per la Legislazione rileva come tale aspetto sia un problema laddove la giurisprudenza della Corte costituzionale chiarisce che le deleghe di riordino normativo concedono al legislatore

delegato « un limitato margine di discrezionalità per l'introduzione di soluzioni innovative, le quali devono comunque attenersi strettamente ai principi e criteri direttivi enunciati dal legislatore delegante » (sentenza n. 61 del 2021 e n. 80 del 2012),

impegna il Governo

a prevedere, nell'ambito di quanto disposto dall'articolo 35, comma 3, lettera *b*), che tra i principali adeguamenti terminologici del codice della strada, ritenuti necessari per incrementare una cultura della sicurezza stradale fondata sulla consapevolezza dei rischi derivanti dalla circolazione stradale, ci sia prioritariamente la sostituzione del termine « incidente » con « scontro » per superare il senso di casualità attribuito all'incidente stradale mentre la vera causa è legata a fattori quali l'eccesso di velocità o l'uso di alcool, droghe, strumenti elettronici mentre si guida che nulla hanno di casuale.

9/1435-A/17. Bakkali, Casu.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in commento reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada). Un intervento normativo senz'altro necessario in ragione della persistenza nel nostro Paese di livelli troppo elevati di scontri stradali. I numeri sono quelli di una strage quotidiana: 3159 morti e 223.475 feriti nel 2022, di cui il 73,4 per cento in ambito urbano. Vite e famiglie distrutte ma anche un costo sociale assolutamente inaccettabile: circa 18 miliardi l'anno, l'1 per cento circa del Pil italiano, a causa degli scontri stradali;

l'Italia è uno tra i pochi paesi europei in cui gli scontri stradali in ambito urbano continuano a crescere: 28,9 morti per milione di abitanti, il doppio rispetto alla Germania (15,7 morti per milione di abitanti) il triplo rispetto alla Gran Bretagna (10,9 morti per milione di abitanti);

tutto ciò si traduce nella paura di muoversi a piedi e in bicicletta nelle nostre

città, nel disincentivo alla mobilità attiva. In audizione sul provvedimento alcuni esperti hanno messo in luce che uno studio promosso dal *Policy Studies Institute* di Londra, che riguarda 15 Paesi del mondo, evidenzia come i genitori italiani accompagnano i propri figli a scuola molto più rispetto agli altri Paesi europei. L'autonomia di spostamento dei bambini italiani nell'andare a scuola è passata dall'11 per cento nel 2002 al 7 per cento nel 2010. Per fornire un metro di paragone, l'autonomia dei bambini inglesi è al 41 per cento e quella dei tedeschi al 40 per cento;

le città sono il palcoscenico su cui saranno maggiori gli impatti derivanti dai cambiamenti climatici e dalle grandi migrazioni economiche e sociali. Evidentemente la mobilità urbana assume un rilievo centrale in tale scenario e diventa uno dei *driver* principali per una transizione ecologica che tenga insieme le esigenze sociali ed economiche dei cittadini;

per questo il provvedimento risulta deludente laddove non coglie l'opportunità di accompagnare e governare i cambiamenti culturali e sociali in atto e invece continua a proporre una visione centrata sull'uso dell'automobile laddove inasprisce le pene per comportamenti nocivi ma riduce i controlli e le sanzioni per eccesso di velocità;

inoltre il provvedimento va ad incidere sull'autonomia dei comuni nell'accertamento delle violazioni mediante dispositivi di controllo elettronico e nella istituzione e regolamentazione delle Ztl, strumento fondamentale per la sostenibilità nella mobilità urbana;

non sono, quindi, affrontate le criticità connesse ad una visione in cui la macchina è l'unico mezzo al centro della pianificazione della mobilità ma, al contrario, si rischia di rafforzare le sperequazioni esistenti nell'uso della strada come spazio pubblico. Soprattutto non centra l'obiettivo di poter mettere le basi di una mobilità urbana che possa rispondere alle esigenze attuali, con visioni a lungo termine e strategia che tengano conto anche delle *best*

practices a livello internazionale, poiché si introducono restrizioni e limitazioni per la micromobilità elettrica mentre sulla ciclabilità si determina una potenziale riduzione della capacità tecnica e amministrativa dei comuni in materia di progetti e appalti di infrastrutture ciclabili;

per quanto concerne il rafforzamento dell'educazione stradale nelle scuole, tutto viene ricondotto al *bonus* di due punti sulla patente per i ragazzi che abbiano frequentato corsi sulla sicurezza stradale mentre temi quali la mobilità sostenibile non vengono neanche ipotizzati;

a chiusura del provvedimento, l'ampia delega legislativa per il riordino complessivo della materia, risulta per alcuni versi eccessivamente discrezionale, poiché la formulazione di alcuni principi di delega sembrano piuttosto costituire degli oggetti della delega. Il Comitato per la Legislazione rileva come tale aspetto sia un problema laddove la giurisprudenza della Corte costituzionale chiarisce che le deleghe di riordino normativo concedono al legislatore delegato « un limitato margine di discrezionalità per l'introduzione di soluzioni innovative, le quali devono comunque attenersi strettamente ai principi e criteri direttivi enunciati dal legislatore delegante » (sentenza n. 61 del 2021 e n. 80 del 2012),

impegna il Governo

ad adottare iniziative normative volte ad inserire tra le aggravanti dell'omicidio stradale di cui agli articoli 589-*bis* e 590-*bis* anche le condotte relative alla guida con l'utilizzo di *smartphone*.

9/1435-A/18. Zan, Casu.

La Camera,

premessi che:

il provvedimento in commento reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada). Un intervento normativo senz'altro necessario in ragione della persistenza nel nostro Paese di livelli troppo elevati di scontri stradali. I

numeri sono quelli di una strage quotidiana: 3159 morti e 223.475 feriti nel 2022, di cui il 73,4 per cento in ambito urbano. Vite e famiglie distrutte ma anche un costo sociale assolutamente inaccettabile: circa 18 miliardi l'anno, l'1 per cento circa del Pil italiano, a causa degli scontri stradali;

L'Italia è uno tra i pochi paesi europei in cui gli scontri stradali in ambito urbano continuano a crescere: 28,9 morti per milione di abitanti, il doppio rispetto alla Germania (15,7 morti per milione di abitanti) il triplo rispetto alla Gran Bretagna (10,9 morti per milione di abitanti);

tutto ciò si traduce nella paura di muoversi a piedi e in bicicletta nelle nostre città, nel disincentivo alla mobilità attiva. In audizione sul provvedimento alcuni esperti hanno messo in luce che uno studio promosso dal *Policy Studies Institute* di Londra, che riguarda 15 Paesi del mondo, evidenzia come i genitori italiani accompagnano i propri figli a scuola molto più rispetto agli altri Paesi Europei. L'autonomia di spostamento dei bambini italiani nell'andare a scuola è passata dall'11 per cento nel 2002 al 7 per cento nel 2010. Per fornire un metro di paragone, l'autonomia dei bambini inglesi è al 41 per cento e quella dei tedeschi al 40 per cento;

le città sono il palcoscenico su cui saranno maggiori gli impatti derivanti dai cambiamenti climatici e dalle grandi migrazioni economiche e sociali. Evidentemente la mobilità urbana assume un rilievo centrale in tale scenario e diventa uno dei *driver* principali per una transizione ecologica che tenga insieme le esigenze sociali ed economiche dei cittadini;

per questo il provvedimento risulta deludente laddove non coglie l'opportunità di accompagnare e governare i cambiamenti culturali e sociali in atto e invece continua a proporre una visione centrata sull'uso dell'automobile laddove inasprisce le pene per comportamenti nocivi ma riduce i controlli e le sanzioni per eccesso di velocità;

inoltre il provvedimento va ad incidere sull'autonomia dei comuni nell'accer-

tamento delle violazioni mediante dispositivi di controllo elettronico e nella istituzione e regolamentazione delle Ztl, strumento fondamentale per la sostenibilità nella mobilità urbana;

non sono, quindi, affrontate le criticità connesse ad una visione in cui la macchina è l'unico mezzo al centro della pianificazione della mobilità ma, al contrario, si rischia di rafforzare le sperequazioni esistenti nell'uso della strada come spazio pubblico. Soprattutto non centra l'obiettivo di poter mettere le basi di una mobilità urbana che possa rispondere alle esigenze attuali, con visioni a lungo termine e strategia che tengano conto anche delle *best practices* a livello internazionale, poiché si introducono restrizioni e limitazioni per la micromobilità elettrica mentre sulla ciclabilità si determina una potenziale riduzione della capacità tecnica e amministrativa dei Comuni in materia di progetti e appalti di infrastrutture ciclabili;

per quanto concerne il rafforzamento dell'educazione stradale nelle scuole, tutto viene ricondotto al *bonus* di due punti sulla patente per i ragazzi che abbiano frequentato corsi sulla sicurezza stradale mentre temi quali la mobilità sostenibile non vengono neanche ipotizzati;

a chiusura del provvedimento, l'ampia delega legislativa per il riordino complessivo della materia, risulta per alcuni versi eccessivamente discrezionale, poiché la formulazione di alcuni principi di delega sembrano piuttosto costituire degli oggetti della delega. Il Comitato per la Legislazione rileva come tale aspetto sia un problema laddove la giurisprudenza della Corte costituzionale chiarisce che le deleghe di riordino normativo concedono al legislatore delegato « un limitato margine di discrezionalità per l'introduzione di soluzioni innovative, le quali devono comunque attenersi strettamente ai principi e criteri direttivi enunciati dal legislatore delegante » (sentenza n. 61 del 2021 e n. 80 del 2012),

impegna il Governo

a prevedere che, nell'ambito della modifica approvata all'articolo 35, comma 2, lettera

d) relativa alla Giornata mondiale della memoria delle vittime della strada, le attività e le iniziative nelle scuole siano svolte non solo nella giornata stessa della ricorrenza ma anche nella settimana precedente e in quella successiva, prevedendo lo spazio ed il tempo giusto per garantire il necessario approfondimento ed elaborazione da parte di tutti i cittadini.

9/1435-A/19. Manzi.

La Camera,

premessi che:

il provvedimento in commento reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada). Un intervento normativo senz'altro necessario in ragione della persistenza nel nostro Paese di livelli troppo elevati di scontri stradali. I numeri sono quelli di una strage quotidiana: 3159 morti e 223.475 feriti nel 2022, di cui il 73,4 per cento in ambito urbano. Vite e famiglie distrutte ma anche un costo sociale assolutamente inaccettabile: circa 18 miliardi l'anno, l'1 per cento circa del Pil italiano, a causa degli scontri stradali;

l'Italia è uno tra i pochi Paesi europei in cui gli scontri stradali in ambito urbano continuano a crescere: 28,9 morti per milione di abitanti, il doppio rispetto alla Germania (15,7 morti per milione di abitanti) il triplo rispetto alla Gran Bretagna (10,9 morti per milione di abitanti);

tutto ciò si traduce nella paura di muoversi a piedi e in bicicletta nelle nostre città, nel disincentivo alla mobilità attiva. In audizione sul provvedimento alcuni esperti hanno messo in luce che uno studio promosso dal *Policy Studies Institute* di Londra, che riguarda 15 Paesi del mondo, evidenzia come i genitori italiani accompagnano i propri figli a scuola molto più rispetto agli altri Paesi Europei. L'autonomia di spostamento dei bambini italiani nell'andare a scuola è passata dall'11 per cento nel 2002 al 7 per cento nel 2010. Per fornire un metro di paragone, l'autonomia dei bambini inglesi è al 41 per cento e quella dei tedeschi al 40 per cento;

le città sono il palcoscenico su cui saranno maggiori gli impatti derivanti dai cambiamenti climatici e dalle grandi migrazioni economiche e sociali. Evidentemente la mobilità urbana assume un rilievo centrale in tale scenario e diventa uno dei driver principali per una transizione ecologica che tenga insieme le esigenze sociali ed economiche dei cittadini;

per questo il provvedimento risulta deludente laddove non coglie l'opportunità di accompagnare e governare i cambiamenti culturali e sociali in atto e invece continua a proporre una visione centrata sull'uso dell'automobile laddove inasprisce le pene per comportamenti nocivi ma riduce i controlli e le sanzioni per eccesso di velocità;

inoltre il provvedimento va ad incidere sull'autonomia dei comuni nell'accertamento delle violazioni mediante dispositivi di controllo elettronico e nella istituzione e regolamentazione delle Ztl, strumento fondamentale per la sostenibilità nella mobilità urbana;

non sono, quindi, affrontate le criticità connesse ad una visione in cui la macchina è l'unico mezzo al centro della pianificazione della mobilità ma, al contrario, si rischia di rafforzare le sperequazioni esistenti nell'uso della strada come spazio pubblico. Soprattutto non centra l'obiettivo di poter mettere le basi di una mobilità urbana che possa rispondere alle esigenze attuali, con visioni a lungo termine e strategia che tengano conto anche delle *best practices* a livello internazionale, poiché si introducono restrizioni e limitazioni per la micromobilità elettrica mentre sulla ciclabilità si determina una potenziale riduzione della capacità tecnica e amministrativa dei comuni in materia di progetti e appalti di infrastrutture ciclabili;

per quanto concerne il rafforzamento dell'educazione stradale nelle scuole, tutto viene ricondotto al bonus di due punti sulla patente per i ragazzi che abbiano frequentato corsi sulla sicurezza stradale mentre temi quali la mobilità sostenibile non vengono neanche ipotizzati;

a chiusura del provvedimento, l'ampia delega legislativa per il riordino complessivo della materia, risulta per alcuni versi eccessivamente discrezionale, poiché la formulazione di alcuni principi di delega sembrano piuttosto costituire degli oggetti della delega. Il Comitato per la Legislazione rileva come tale aspetto sia un problema laddove la giurisprudenza della Corte costituzionale chiarisce che le deleghe di riordino normativo concedono al legislatore delegato « un limitato margine di discrezionalità per l'introduzione di soluzioni innovative, le quali devono comunque attenersi strettamente ai principi e criteri direttivi enunciati dal legislatore delegante » (sentenza n. 61 del 2021 e n. 80 del 2012),

impegna il Governo

ad utilizzare le potenzialità delle nuove tecnologie anche con riferimento agli obblighi connessi al rispetto del codice della strada ed, in particolare, nell'ambito di attuazione di quanto disposto all'articolo 35, comma 3, lettera g) a prevedere, anche attraverso strumenti digitali già esistenti, che in caso di violazione del codice della strada ci sia l'avviso istantaneo per l'utente dell'avvenuta sanzione.

9/1435-A/20. Lacarra.

La Camera,

premessi che:

il provvedimento in commento reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada). Un intervento normativo senz'altro necessario in ragione della persistenza nel nostro Paese di livelli troppo elevati di scontri stradali. I numeri sono quelli di una strage quotidiana: 3159 morti e 223.475 feriti nel 2022, di cui il 73,4 per cento in ambito urbano. Vite e famiglie distrutte ma anche un costo sociale assolutamente inaccettabile: circa 18 miliardi l'anno, l'1 per cento circa del Pil italiano, a causa degli scontri stradali;

l'Italia è uno tra i pochi paesi europei in cui gli scontri stradali in ambito urbano continuano a crescere: 28,9 morti

per milione di abitanti, il doppio rispetto alla Germania (15,7 morti per milione di abitanti) il triplo rispetto alla Gran Bretagna (10,9 morti per milione di abitanti);

tutto ciò si traduce nella paura di muoversi a piedi e in bicicletta nelle nostre città, nel disincentivo alla mobilità attiva. In audizione sul provvedimento alcuni esperti hanno messo in luce che uno studio promosso dal *Policy Studies Institute* di Londra, che riguarda 15 Paesi del mondo, evidenzia come i genitori italiani accompagnano i propri figli a scuola molto più rispetto agli altri Paesi Europei. L'autonomia di spostamento dei bambini italiani nell'andare a scuola è passata dall'11 per cento nel 2002 al 7 per cento nel 2010. Per fornire un metro di paragone, l'autonomia dei bambini inglesi è al 41 per cento e quella dei tedeschi al 40 per cento;

le città sono il palcoscenico su cui saranno maggiori gli impatti derivanti dai cambiamenti climatici e dalle grandi migrazioni economiche e sociali. Evidentemente la mobilità urbana assume un rilievo centrale in tale scenario e diventa uno dei *driver* principali per una transizione ecologica che tenga insieme le esigenze sociali ed economiche dei cittadini;

per questo il provvedimento risulta deludente laddove non coglie l'opportunità di accompagnare e governare i cambiamenti culturali e sociali in atto e invece continua a proporre una visione centrata sull'uso dell'automobile laddove inasprisce le pene per comportamenti nocivi ma riduce i controlli e le sanzioni per eccesso di velocità;

inoltre il provvedimento va ad incidere sull'autonomia dei Comuni nell'accertamento delle violazioni mediante dispositivi di controllo elettronico e nella istituzione e regolamentazione delle ZTL, strumento fondamentale per la sostenibilità nella mobilità urbana;

non sono, quindi, affrontate le criticità connesse ad una visione in cui la macchina è l'unico mezzo al centro della pianificazione della mobilità ma, al contrario, si rischia di rafforzare le sperequazioni

esistenti nell'uso della strada come spazio pubblico. Soprattutto non centra l'obiettivo di poter mettere le basi di una mobilità urbana che possa rispondere alle esigenze attuali, con visioni a lungo termine e strategia che tengano conto anche delle *best practices* a livello internazionale, poiché si introducono restrizioni e limitazioni per la micromobilità elettrica mentre sulla ciclabilità si determina una potenziale riduzione della capacità tecnica e amministrativa dei Comuni in materia di progetti e appalti di infrastrutture ciclabili;

per quanto concerne il rafforzamento dell'educazione stradale nelle scuole, tutto viene ricondotto al *bonus* di due punti sulla patente per i ragazzi che abbiano frequentato corsi sulla sicurezza stradale mentre temi quali la mobilità sostenibile non vengono neanche ipotizzati;

a chiusura del provvedimento, l'ampia delega legislativa per il riordino complessivo della materia, risulta per alcuni versi eccessivamente discrezionale, poiché la formulazione di alcuni principi di delega sembrano piuttosto costituire degli oggetti della delega. Il Comitato per la Legislazione rileva come tale aspetto sia un problema laddove la giurisprudenza della Corte costituzionale chiarisce che le deleghe di riordino normativo concedono al legislatore delegato « un limitato margine di discrezionalità per l'introduzione di soluzioni innovative, le quali devono comunque attenersi strettamente ai principi e criteri direttivi enunciati dal legislatore delegante » (sentenza n. 61 del 2021 e n. 80 del 2012),

impegna il Governo

ad adottare ulteriori normative volte a prevedere iniziative prevedere che gli autoveicoli debbano essere dotati di strumenti tecnologici che consentano l'utilizzo degli apparecchi elettronici durante la guida esclusivamente attraverso messaggi vocali.

9/1435-A/21. Curti.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in commento reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del

1992 (Nuovo codice della strada). Un intervento normativo senz'altro necessario in ragione della persistenza nel nostro Paese di livelli troppo elevati di scontri stradali. I numeri sono quelli di una strage quotidiana: 3159 morti e 223.475 feriti nel 2022, di cui il 73,4 per cento in ambito urbano. Vite e famiglie distrutte ma anche un costo sociale assolutamente inaccettabile: circa 18 miliardi l'anno, l'1 per cento circa del Pil italiano, a causa degli scontri stradali;

l'Italia è uno tra i pochi paesi europei in cui gli scontri stradali in ambito urbano continuano a crescere: 28,9 morti per milione di abitanti, il doppio rispetto alla Germania (15,7 morti per milione di abitanti) il triplo rispetto alla Gran Bretagna (10,9 morti per milione di abitanti);

tutto ciò si traduce nella paura di muoversi a piedi e in bicicletta nelle nostre città, nel disincentivo alla mobilità attiva. In audizione sul provvedimento alcuni esperti hanno messo in luce che uno studio promosso dal *Policy Studies Institute* di Londra, che riguarda 15 Paesi del mondo, evidenzia come i genitori italiani accompagnano i propri figli a scuola molto più rispetto agli altri Paesi Europei. L'autonomia di spostamento dei bambini italiani nell'andare a scuola è passata dall'11 per cento nel 2002 al 7 per cento nel 2010. Per fornire un metro di paragone, l'autonomia dei bambini inglesi è al 41 per cento e quella dei tedeschi al 40 per cento ;

le città sono il palcoscenico su cui saranno maggiori gli impatti derivanti dai cambiamenti climatici e dalle grandi migrazioni economiche e sociali. Evidentemente la mobilità urbana assume un rilievo centrale in tale scenario e diventa uno dei *driver* principali per una transizione ecologica che tenga insieme le esigenze sociali ed economiche dei cittadini;

per questo il provvedimento risulta deludente laddove non coglie l'opportunità di accompagnare e governare i cambiamenti culturali e sociali in atto e invece continua a proporre una visione centrata sull'uso dell'automobile laddove inasprisce le pene per comportamenti nocivi ma ri-

duce i controlli e le sanzioni per eccesso di velocità;

inoltre il provvedimento va ad incidere sull'autonomia dei comuni nell'accertamento delle violazioni mediante dispositivi di controllo elettronico e nella istituzione e regolamentazione delle ZTL, strumento fondamentale per la sostenibilità nella mobilità urbana;

non sono, quindi, affrontate le criticità connesse ad una visione in cui la macchina è l'unico mezzo al centro della pianificazione della mobilità ma, al contrario, si rischia di rafforzare le sperequazioni esistenti nell'uso della strada come spazio pubblico. Soprattutto non centra l'obiettivo di poter mettere le basi di una mobilità urbana che possa rispondere alle esigenze attuali, con visioni a lungo termine e strategia che tengano conto anche delle *best practices* a livello internazionale, poiché si introducono restrizioni e limitazioni per la micromobilità elettrica mentre sulla ciclabilità si determina una potenziale riduzione della capacità tecnica e amministrativa dei Comuni in materia di progetti e appalti di infrastrutture ciclabili;

per quanto concerne il rafforzamento dell'educazione stradale nelle scuole, tutto viene ricondotto al *bonus* di due punti sulla patente per i ragazzi che abbiano frequentato corsi sulla sicurezza stradale mentre temi quali la mobilità sostenibile non vengono neanche ipotizzati;

a chiusura del provvedimento, l'ampia delega legislativa per il riordino complessivo della materia, risulta per alcuni versi eccessivamente discrezionale, poiché la formulazione di alcuni principi di delega sembrano piuttosto costituire degli oggetti della delega. Il Comitato per la Legislazione rileva come tale aspetto sia un problema laddove la giurisprudenza della Corte costituzionale chiarisce che le deleghe di riordino normativo concedono al legislatore delegato « un limitato margine di discrezionalità per l'introduzione di soluzioni innovative, le quali devono comunque attenersi strettamente ai principi e criteri direttivi

enunciati dal legislatore delegante » (sentenza n. 61 del 2021 e n. 80 del 2012),

impegna il Governo

ad adottare iniziative normative al fine di contenere la velocità, a prevedere l'obbligo di utilizzo di apparecchiature per il rilevamento della velocità con blocco automatico per tutti gli autoveicoli circolanti.

9/1435-A/22. Di Biase.

La Camera,

premessi che:

il provvedimento in commento reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada). Un intervento normativo senz'altro necessario in ragione della persistenza nel nostro Paese di livelli troppo elevati di scontri stradali. I numeri sono quelli di una strage quotidiana: 3159 morti e 223.475 feriti nel 2022, di cui il 73,4 per cento in ambito urbano. Vite e famiglie distrutte ma anche un costo sociale assolutamente inaccettabile: circa 18 miliardi l'anno, l'1 per cento circa del Pil italiano, a causa degli scontri stradali;

l'Italia è uno tra i pochi paesi europei in cui gli scontri stradali in ambito urbano continuano a crescere: 28,9 morti per milione di abitanti, il doppio rispetto alla Germania (15,7 morti per milione di abitanti) il triplo rispetto alla Gran Bretagna (10,9 morti per milione di abitanti);

tutto ciò si traduce nella paura di muoversi a piedi e in bicicletta nelle nostre città, nel disincentivo alla mobilità attiva. In audizione sul provvedimento alcuni esperti hanno messo in luce che uno studio promosso dal *Policy Studies Institute* di Londra, che riguarda 15 Paesi del mondo, evidenzia come i genitori italiani accompagnano i propri figli a scuola molto più rispetto agli altri Paesi Europei. L'autonomia di spostamento dei bambini italiani nell'andare a scuola è passata dall'11 per cento nel 2002 al 7 per cento nel 2010. Per fornire un metro di paragone, l'autonomia

dei bambini inglesi è al 41 per cento e quella dei tedeschi al 40 per cento;

le città sono il palcoscenico su cui saranno maggiori gli impatti derivanti dai cambiamenti climatici e dalle grandi migrazioni economiche e sociali. Evidentemente la mobilità urbana assume un rilievo centrale in tale scenario e diventa uno dei *driver* principali per una transizione ecologica che tenga insieme le esigenze sociali ed economiche dei cittadini;

per questo il provvedimento risulta deludente laddove non coglie l'opportunità di accompagnare e governare i cambiamenti culturali e sociali in atto e invece continua a proporre una visione centrata sull'uso dell'automobile laddove inasprisce le pene per comportamenti nocivi ma riduce i controlli e le sanzioni per eccesso di velocità;

inoltre il provvedimento va ad incidere sull'autonomia dei Comuni nell'accertamento delle violazioni mediante dispositivi di controllo elettronico e nella istituzione e regolamentazione delle ZTL, strumento fondamentale per la sostenibilità nella mobilità urbana;

non sono, quindi, affrontate le criticità connesse ad una visione in cui la macchina è l'unico mezzo al centro della pianificazione della mobilità ma, al contrario, si rischia di rafforzare le sperequazioni esistenti nell'uso della strada come spazio pubblico. Soprattutto non centra l'obiettivo di poter mettere le basi di una mobilità urbana che possa rispondere alle esigenze attuali, con visioni a lungo termine e strategia che tengano conto anche delle *best practices* a livello internazionale, poiché si introducono restrizioni e limitazioni per la micromobilità elettrica mentre sulla ciclabilità si determina una potenziale riduzione della capacità tecnica e amministrativa dei Comuni in materia di progetti e appalti di infrastrutture ciclabili;

per quanto concerne il rafforzamento dell'educazione stradale nelle scuole, tutto viene ricondotto al *bonus* di due punti sulla patente per i ragazzi che abbiano frequentato corsi sulla sicurezza stradale

mentre temi quali la mobilità sostenibile non vengono neanche ipotizzati;

a chiusura del provvedimento, l'ampia delega legislativa per il riordino complessivo della materia, risulta per alcuni versi eccessivamente discrezionale, poiché la formulazione di alcuni principi di delega sembrano piuttosto costituire degli oggetti della delega. Il Comitato per la Legislazione rileva come tale aspetto sia un problema laddove la giurisprudenza della Corte costituzionale chiarisce che le deleghe di riordino normativo concedono al legislatore delegato « un limitato margine di discrezionalità per l'introduzione di soluzioni innovative, le quali devono comunque attenersi strettamente ai principi e criteri direttivi enunciati dal legislatore delegante » (sentenza n. 61 del 2021 e n. 80 del 2012),

impegna il Governo

in considerazione dell'alto potenziale come strumento salvavita, a garantire che l'adeguamento alla normativa europea relativa all'obbligo di installazione sui veicoli pesanti di dispositivi di sicurezza denominati « Angoli ciechi », sia esteso anche a tutti i veicoli già circolanti, allo scopo prevedendo le necessarie iniziative di sostegno per gli operatori del settore ed una tempistica sostenibile.

9/1435-A/23. Roggiani.

La Camera,

premessi che:

il provvedimento in commento reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada). Un intervento normativo senz'altro necessario in ragione della persistenza nel nostro Paese di livelli troppo elevati di scontri stradali. I numeri sono quelli di una strage quotidiana: 3159 morti e 223.475 feriti nel 2022, di cui il 73,4 per cento in ambito urbano. Vite e famiglie distrutte ma anche un costo sociale assolutamente inaccettabile: circa 18 miliardi l'anno, l'1 per cento circa del Pil italiano, a causa degli scontri stradali;

l'Italia è uno tra i pochi paesi europei in cui gli scontri stradali in ambito urbano continuano a crescere: 28,9 morti per milione di abitanti, il doppio rispetto alla Germania (15,7 morti per milione di abitanti) il triplo rispetto alla Gran Bretagna (10,9 morti per milione di abitanti);

tutto ciò si traduce nella paura di muoversi a piedi e in bicicletta nelle nostre città, nel disincentivo alla mobilità attiva. In audizione sul provvedimento alcuni esperti hanno messo in luce che uno studio promosso dal *Policy Studies Institute* di Londra, che riguarda 15 Paesi del mondo, evidenzia come i genitori italiani accompagnano i propri figli a scuola molto più rispetto agli altri Paesi Europei. L'autonomia di spostamento dei bambini italiani nell'andare a scuola è passata dall'11 per cento nel 2002 al 7 per cento nel 2010. Per fornire un metro di paragone, l'autonomia dei bambini inglesi è al 41 per cento e quella dei tedeschi al 40 per cento;

le città sono il palcoscenico su cui saranno maggiori gli impatti derivanti dai cambiamenti climatici e dalle grandi migrazioni economiche e sociali. Evidentemente la mobilità urbana assume un rilievo centrale in tale scenario e diventa uno dei *driver* principali per una transizione ecologica che tenga insieme le esigenze sociali ed economiche dei cittadini;

per questo il provvedimento risulta deludente laddove non coglie l'opportunità di accompagnare e governare i cambiamenti culturali e sociali in atto e invece continua a proporre una visione centrata sull'uso dell'automobile laddove inasprisce le pene per comportamenti nocivi ma riduce i controlli e le sanzioni per eccesso di velocità;

inoltre il provvedimento va ad incidere sull'autonomia dei Comuni nell'accertamento delle violazioni mediante dispositivi di controllo elettronico e nella istituzione e regolamentazione delle ZTL, strumento fondamentale per la sostenibilità nella mobilità urbana;

non sono, quindi, affrontate le criticità connesse ad una visione in cui la

macchina è l'unico mezzo al centro della pianificazione della mobilità ma, al contrario, si rischia di rafforzare le sperequazioni esistenti nell'uso della strada come spazio pubblico. Soprattutto non centra l'obiettivo di poter mettere le basi di una mobilità urbana che possa rispondere alle esigenze attuali, con visioni a lungo termine e strategia che tengano conto anche delle *best practices* a livello internazionale, poiché si introducono restrizioni e limitazioni per la micromobilità elettrica mentre sulla ciclabilità si determina una potenziale riduzione della capacità tecnica e amministrativa dei comuni in materia di progetti e appalti di infrastrutture ciclabili;

per quanto concerne il rafforzamento dell'educazione stradale nelle scuole, tutto viene ricondotto al *bonus* di due punti sulla patente per i ragazzi che abbiano frequentato corsi sulla sicurezza stradale mentre temi quali la mobilità sostenibile non vengono neanche ipotizzati;

a chiusura del provvedimento, l'ampia delega legislativa per il riordino complessivo della materia, risulta per alcuni versi eccessivamente discrezionale, poiché la formulazione di alcuni principi di delega sembrano piuttosto costituire degli oggetti della delega. Il Comitato per la Legislazione rileva come tale aspetto sia un problema laddove la giurisprudenza della Corte costituzionale chiarisce che le deleghe di riordino normativo concedono al legislatore delegato « un limitato margine di discrezionalità per l'introduzione di soluzioni innovative, le quali devono comunque attenersi strettamente ai principi e criteri direttivi enunciati dal legislatore delegante » (sentenza n. 61 del 2021 e n. 80 del 2012);

considerato che:

l'articolo 8, inserito nel corso dell'esame in sede referente, introduce alcuni ulteriori obblighi relativi alle esercitazioni alla guida di coloro che aspirano al conseguimento della patente, prevedendo che l'aspirante al conseguimento della patente di guida di categoria B può esercitarsi solo dopo aver effettuato esercitazioni in autostrada o su strade extraurbane e in condi-

zione di visione notturna; l'articolo rinvia quindi ad uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti l'individuazione del numero minimo delle ore di esercitazione da effettuarsi presso un'auto-scuola con istruttore abilitato e autorizzato cui l'aspirante al conseguimento della patente di guida della categoria B è tenuto, il numero di quelle necessarie per le esercitazioni, nonché la disciplina e le modalità di svolgimento delle medesime esercitazioni,

impegna il Governo

a prevedere attraverso ulteriori iniziative normative, che le esercitazioni di guida possano essere svolte anche con l'ausilio di simulatori di guida.

9/1435-A/**24**. Peluffo.

La Camera

impegna il Governo

a prevedere attraverso ulteriori iniziative normative, che le esercitazioni di guida possano essere svolte anche con l'ausilio di simulatori di guida.

9/1435-A/**24**. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Peluffo.

La Camera,

premessò che:

il provvedimento in commento reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada). Un intervento normativo senz'altro necessario in ragione della persistenza nel nostro Paese di livelli troppo elevati di scontri stradali. I numeri sono quelli di una strage quotidiana: 3159 morti e 223.475 feriti nel 2022, di cui il 73,4 per cento in ambito urbano. Vite e famiglie distrutte ma anche un costo sociale assolutamente inaccettabile: circa 18 miliardi l'anno, l'1 per cento circa del Pil italiano, a causa degli scontri stradali;

l'Italia è uno tra i pochi paesi europei in cui gli scontri stradali in ambito

urbano continuano a crescere: 28,9 morti per milione di abitanti, il doppio rispetto alla Germania (15,7 morti per milione di abitanti) il triplo rispetto alla Gran Bretagna (10,9 morti per milione di abitanti);

tutto ciò si traduce nella paura di muoversi a piedi e in bicicletta nelle nostre città, nel disincentivo alla mobilità attiva. In audizione sul provvedimento alcuni esperti hanno messo in luce che uno studio promosso dal *Policy Studies Institute* di Londra, che riguarda 15 Paesi del mondo, evidenzia come i genitori italiani accompagnano i propri figli a scuola molto più rispetto agli altri Paesi europei. L'autonomia di spostamento dei bambini italiani nell'andare a scuola è passata dall'11 per cento nel 2002 al 7 per cento nel 2010. Per fornire un metro di paragone, l'autonomia dei bambini inglesi è al 41 per cento e quella dei tedeschi al 40 per cento;

le città sono il palcoscenico su cui saranno maggiori gli impatti derivanti dai cambiamenti climatici e dalle grandi migrazioni economiche e sociali. Evidentemente la mobilità urbana assume un rilievo centrale in tale scenario e diventa uno dei *driver* principali per una transizione ecologica che tenga insieme le esigenze sociali ed economiche dei cittadini;

per questo il provvedimento risulta deludente laddove non coglie l'opportunità di accompagnare e governare i cambiamenti culturali e sociali in atto e invece continua a proporre una visione centrata sull'uso dell'automobile laddove inasprisce le pene per comportamenti nocivi ma riduce i controlli e le sanzioni per eccesso di velocità;

inoltre il provvedimento va ad incidere sull'autonomia dei Comuni nell'accertamento delle violazioni mediante dispositivi di controllo elettronico e nella istituzione e regolamentazione delle ZTL, strumento fondamentale per la sostenibilità nella mobilità urbana;

non sono, quindi, affrontate le criticità connesse ad una visione in cui la macchina è l'unico mezzo al centro della pianificazione della mobilità ma, al contra-

rio, si rischia di rafforzare le sperequazioni esistenti nell'uso della strada come spazio pubblico. Soprattutto non centra l'obiettivo di poter mettere le basi di una mobilità urbana che possa rispondere alle esigenze attuali, con visioni a lungo termine e strategia che tengano conto anche delle *best practices* a livello internazionale, poiché si introducono restrizioni e limitazioni per la micromobilità elettrica mentre sulla ciclabilità si determina una potenziale riduzione della capacità tecnica e amministrativa dei comuni in materia di progetti e appalti di infrastrutture ciclabili;

per quanto concerne il rafforzamento dell'educazione stradale nelle scuole, tutto viene ricondotto al *bonus* di due punti sulla patente per i ragazzi che abbiano frequentato corsi sulla sicurezza stradale mentre temi quali la mobilità sostenibile non vengono neanche ipotizzati;

a chiusura del provvedimento, l'ampia delega legislativa per il riordino complessivo della materia, risulta per alcuni versi eccessivamente discrezionale, poiché la formulazione di alcuni principi di delega sembrano piuttosto costituire degli oggetti della delega. Il Comitato per la Legislazione rileva come tale aspetto sia un problema laddove la giurisprudenza della Corte costituzionale chiarisce che le deleghe di riordino normativo concedono al legislatore delegato « un limitato margine di discrezionalità per l'introduzione di soluzioni innovative, le quali devono comunque attenersi strettamente ai principi e criteri direttivi enunciati dal legislatore delegante » (sentenza n. 61 del 2021 e n. 80 del 2012)

considerato che:

l'articolo 8, inserito nel corso dell'esame in sede referente, introduce alcuni ulteriori obblighi relativi alle esercitazioni alla guida di coloro che aspirano al conseguimento della patente, prevedendo che l'aspirante al conseguimento della patente di guida di categoria B può esercitarsi solo dopo aver effettuato esercitazioni in autostrada o su strade extraurbane e in condizione di visione notturna;

è necessario ipotizzare anche una formazione stradale basata su una forma-

zione permanente alla guida che assicuri una piena corrispondenza delle azioni connesse alla guida con i livelli più avanzati di sicurezza protezione stradale previsti dalla normativa nel corso del tempo,

impegna il Governo

a prevedere, nei tempi e nelle modalità ritenute più opportune, una formazione permanente alla guida per innalzare i livelli di sicurezza sulle strade allineando le conoscenze dei guidatori alle evoluzioni teoriche e pratiche relative alla circolazione stradale.

9/1435-A/25. Toni Ricciardi.

La Camera,

premessi che:

il provvedimento in commento reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada). Un intervento normativo senz'altro necessario in ragione della persistenza nel nostro Paese di livelli troppo elevati di scontri stradali. I numeri sono quelli di una strage quotidiana: 3159 morti e 223.475 feriti nel 2022, di cui il 73,4 per cento in ambito urbano. Vite e famiglie distrutte ma anche un costo sociale assolutamente inaccettabile: circa 18 miliardi l'anno, l'1 per cento circa del Pil italiano, a causa degli scontri stradali;

l'Italia è uno tra i pochi paesi europei in cui gli scontri stradali in ambito urbano continuano a crescere: 28,9 morti per milione di abitanti, il doppio rispetto alla Germania (15,7 morti per milione di abitanti) il triplo rispetto alla Gran Bretagna (10,9 morti per milione di abitanti);

tutto ciò si traduce nella paura di muoversi a piedi e in bicicletta nelle nostre città, nel disincentivo alla mobilità attiva. In audizione sul provvedimento alcuni esperti hanno messo in luce che uno studio promosso dal Policy Studies Institute di Londra, che riguarda 15 Paesi del mondo, evidenzia come i genitori italiani accompagnano i propri figli a scuola molto più rispetto agli altri Paesi europei. L'autono-

mia di spostamento dei bambini italiani nell'andare a scuola è passata dall'11 per cento nel 2002 al 7 per cento nel 2010. Per fornire un metro di paragone, l'autonomia dei bambini inglesi è al 41 per cento e quella dei tedeschi al 40 per cento;

le città sono il palcoscenico su cui saranno maggiori gli impatti derivanti dai cambiamenti climatici e dalle grandi migrazioni economiche e sociali. Evidentemente la mobilità urbana assume un rilievo centrale in tale scenario e diventa uno dei driver principali per una transizione ecologica che tenga insieme le esigenze sociali ed economiche dei cittadini;

per questo il provvedimento risulta deludente laddove non coglie l'opportunità di accompagnare e governare i cambiamenti culturali e sociali in atto e invece continua a proporre una visione centrata sull'uso dell'automobile, inasprisce le pene per comportamenti nocivi ma riduce i controlli e le sanzioni per eccesso di velocità;

inoltre il provvedimento va ad incidere sull'autonomia dei Comuni nell'accertamento delle violazioni mediante dispositivi di controllo elettronico e nella istituzione e regolamentazione delle ZTL, strumento fondamentale per la sostenibilità nella mobilità urbana;

non sono, quindi, affrontate le criticità connesse ad una visione in cui la macchina è l'unico mezzo al centro della pianificazione della mobilità ma, al contrario, si rischia di rafforzare le sperequazioni esistenti nell'uso della strada come spazio pubblico. Soprattutto non centra l'obiettivo di poter mettere le basi di una mobilità urbana che possa rispondere alle esigenze attuali, con visioni a lungo termine e strategia che tengano conto anche delle *best practices* a livello internazionale, poiché si introducono restrizioni e limitazioni per la micromobilità elettrica mentre sulla ciclabilità si determina una potenziale riduzione della capacità tecnica e amministrativa dei Comuni in materia di progetti e appalti di infrastrutture ciclabili;

noi invece pensiamo che sia necessario ripensare i luoghi della mobilità per

superare la visione in cui la macchina è l'unico mezzo al centro della pianificazione della mobilità. Le strade sono il principale spazio pubblico all'aperto, che tutte le persone hanno diritto a usare, con qualsiasi mezzo di trasporto si muovano;

negli ultimi anni si è delineata una nuova consapevolezza sulla necessità di una mobilità che sia sostenibile dal punto di vista sociale, economico, culturale e ambientale e che realizzi il dettato costituzionale di diritto alla mobilità per tutti i cittadini;

si tratta di un nuovo modello di una nuova mobilità urbana non privo di aspetti da migliorare ma anche denso di esperienze positive da non annullare, dove è complesso e difficile trovare e mantenere bilanciati i diritti ed i doveri delle varie utenze, migliorare gli aspetti critici e affrontare i nodi della sicurezza stradale;

il provvedimento che oggi votiamo però non raccoglie la sfida ed impone un deciso passo indietro senza proporre alternative migliorative all'esistente;

per questo come gruppo del Partito Democratico abbiamo formulato emendamenti per proporre un passo in avanti migliorativo e di respiro europeo per la mobilità sostenibile e la sicurezza stradale, finalmente anche in Italia, forti dell'esperienza maturata da tante amministrazioni locali in questi anni per mettere in sicurezza tutti gli utenti della strada, a partire dai soggetti più vulnerabili (pedoni, ciclisti, bambini, persone anziane e con disabilità) soprattutto attraverso incentivi, norme e controlli più efficaci e limitazioni della velocità sulle strade urbane di quartiere e locali,

impegna il Governo

a favorire la diffusione di una cultura per la mobilità sostenibile e la sicurezza stradale attraverso incentivi, controlli più efficaci e limitazioni della velocità sulle strade urbane di quartiere e locali per mettere in sicurezza tutti gli utenti della strada a partire dai soggetti più vulnerabili.

9/1435-A/26. De Maria.

La Camera,

premessi che:

il provvedimento in commento reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada). Un intervento normativo senz'altro necessario in ragione della persistenza nel nostro Paese di livelli troppo elevati di scontri stradali. I numeri sono quelli di una strage quotidiana: 3159 morti e 223.475 feriti nel 2022, di cui il 73,4 per cento in ambito urbano. Vite e famiglie distrutte ma anche un costo sociale assolutamente inaccettabile: circa 18 miliardi l'anno, l'1 per cento circa del Pil italiano, a causa degli scontri stradali;

l'Italia è uno tra i pochi paesi europei in cui gli scontri stradali in ambito urbano continuano a crescere: 28,9 morti per milione di abitanti, il doppio rispetto alla Germania (15,7 morti per milione di abitanti) il triplo rispetto alla Gran Bretagna (10,9 morti per milione di abitanti);

tutto ciò si traduce nella paura di muoversi a piedi e in bicicletta nelle nostre città, nel disincentivo alla mobilità attiva. In audizione sul provvedimento alcuni esperti hanno messo in luce che uno studio promosso dal Policy Studies Institute di Londra, che riguarda 15 Paesi del mondo, evidenzia come i genitori italiani accompagnano i propri figli a scuola molto più rispetto agli altri Paesi europei. L'autonomia di spostamento dei bambini italiani nell'andare a scuola è passata dall'11 per cento nel 2002 al 7 per cento nel 2010. Per fornire un metro di paragone, l'autonomia dei bambini inglesi è al 41 per cento e quella dei tedeschi al 40 per cento;

le città sono il palcoscenico su cui saranno maggiori gli impatti derivanti dai cambiamenti climatici e dalle grandi migrazioni economiche e sociali. Evidentemente la mobilità urbana assume un rilievo centrale in tale scenario e diventa uno dei *driver* principali per una transizione ecologica che tenga insieme le esigenze sociali ed economiche dei cittadini;

per questo il provvedimento risulta deludente laddove non coglie l'opportunità

di accompagnare e governare i cambiamenti culturali e sociali in atto e invece continua a proporre una visione centrata sull'uso dell'automobile, inasprisce le pene per comportamenti nocivi ma riduce i controlli e le sanzioni per eccesso di velocità;

inoltre il provvedimento va ad incidere sull'autonomia dei Comuni nell'accertamento delle violazioni mediante dispositivi di controllo elettronico e nella istituzione e regolamentazione delle ZTL, strumento fondamentale per la sostenibilità nella mobilità;

non sono, quindi, affrontate le criticità connesse ad una visione in cui la macchina è l'unico mezzo al centro della pianificazione della mobilità ma, al contrario, si rischia di rafforzare le sperequazioni esistenti nell'uso della strada come spazio pubblico. Soprattutto non centra l'obiettivo di poter mettere le basi di una mobilità urbana che possa rispondere alle esigenze attuali, con visioni a lungo termine e strategia che tengano conto anche delle *best practices* a livello internazionale, poiché si introducono restrizioni e limitazioni per la micromobilità elettrica mentre sulla ciclabilità si determina una potenziale riduzione della capacità tecnica e amministrativa dei Comuni in materia di progetti e appalti di infrastrutture ciclabili;

noi invece pensiamo che sia necessario ripensare i luoghi della mobilità per superare la visione in cui la macchina è l'unico mezzo al centro della pianificazione della mobilità. Le strade sono il principale spazio pubblico all'aperto, che tutte le persone hanno diritto a usare, con qualsiasi mezzo di trasporto si muovano;

negli ultimi anni si è delineata una nuova consapevolezza sulla necessità di una mobilità che sia sostenibile dal punto di vista sociale, economico, culturale e ambientale e che realizzi il dettato costituzionale di diritto alla mobilità per tutti i cittadini;

si tratta di un nuovo modello di una nuova mobilità urbana non privo di aspetti da migliorare ma anche denso di esperienze positive da non annullare, dove è

complesso e difficile trovare e mantenere bilanciati i diritti ed i doveri delle varie utenze, migliorare gli aspetti critici e affrontare i nodi della sicurezza stradale;

il provvedimento che oggi votiamo però non raccoglie la sfida ed impone un deciso passo indietro senza proporre alternative migliorative all'esistente;

per questo come gruppo del Partito Democratico abbiamo formulato emendamenti per proporre un passo in avanti migliorativo e di respiro europeo per la mobilità sostenibile e la sicurezza stradale, finalmente anche in Italia, forti dell'esperienza maturata da tante amministrazioni locali in questi anni per mettere in sicurezza tutti gli utenti della strada, a partire dai soggetti più vulnerabili (pedoni, ciclisti, bambini, persone anziane e con disabilità) soprattutto attraverso incentivi, norme e controlli più efficaci e limitazioni della velocità sulle strade urbane di quartiere e locali,

impegna il Governo

a favorire la diffusione di una cultura per la mobilità sostenibile attraverso semplificazioni normative e fondi dedicati per realizzare tante piste e corsie ciclabili nelle città, in modo da consentire l'uso delle bici in piena sicurezza e una riduzione di traffico e inquinamento a vantaggio di tutti i cittadini.

9/1435-A/**27**. Scarpa.

La Camera

impegna il Governo

a favorire la diffusione di una cultura per la mobilità sostenibile attraverso semplificazioni normative e fondi dedicati per realizzare tante piste e corsie ciclabili nelle città, in modo da consentire l'uso delle bici in piena sicurezza e una riduzione di traffico e inquinamento a vantaggio di tutti i cittadini.

9/1435-A/**27**. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Scarpa.

La Camera,

premessi che:

il provvedimento in commento reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada). Un intervento normativo senz'altro necessario in ragione della persistenza nel nostro Paese di livelli troppo elevati di scontri stradali. I numeri sono quelli di una strage quotidiana: 3159 morti e 223.475 feriti nel 2022, di cui il 73,4 per cento in ambito urbano. Vite e famiglie distrutte ma anche un costo sociale assolutamente inaccettabile: circa 18 miliardi l'anno, l'1 per cento circa del Pil italiano, a causa degli scontri stradali;

l'Italia è uno tra i pochi paesi europei in cui gli scontri stradali in ambito urbano continuano a crescere: 28,9 morti per milione di abitanti, il doppio rispetto alla Germania (15,7 morti per milione di abitanti) il triplo rispetto alla Gran Bretagna (10,9 morti per milione di abitanti);

tutto ciò si traduce nella paura di muoversi a piedi e in bicicletta nelle nostre città, nel disincentivo alla mobilità attiva. In audizione sul provvedimento alcuni esperti hanno messo in luce che uno studio promosso dal Policy Studies Institute di Londra, che riguarda 15 Paesi del mondo, evidenzia come i genitori italiani accompagnano i propri figli a scuola molto più rispetto agli altri Paesi europei. L'autonomia di spostamento dei bambini italiani nell'andare a scuola è passata dall'11 per cento nel 2002 al 7 per cento nel 2010. Per fornire un metro di paragone, l'autonomia dei bambini inglesi è al 41 per cento e quella dei tedeschi al 40 per cento;

le città sono il palcoscenico su cui saranno maggiori gli impatti derivanti dai cambiamenti climatici e dalle grandi migrazioni economiche e sociali. Evidentemente la mobilità urbana assume un rilievo centrale in tale scenario e diventa uno dei driver principali per una transizione ecologica che tenga insieme le esigenze sociali ed economiche dei cittadini;

per questo il provvedimento risulta deludente laddove non coglie l'opportunità

di accompagnare e governare i cambiamenti culturali e sociali in atto e invece continua a proporre una visione centrata sull'uso dell'automobile, inasprisce le pene per comportamenti nocivi ma riduce i controlli e le sanzioni per eccesso di velocità;

inoltre il provvedimento va ad incidere sull'autonomia dei Comuni nell'accertamento delle violazioni mediante dispositivi di controllo elettronico e nella istituzione e regolamentazione delle ZTL, strumento fondamentale per la sostenibilità nella mobilità;

non sono, quindi, affrontate le criticità connesse ad una visione in cui la macchina è l'unico mezzo al centro della pianificazione della mobilità ma, al contrario, si rischia di rafforzare le sperequazioni esistenti nell'uso della strada come spazio pubblico. Soprattutto non centra l'obiettivo di poter mettere le basi di una mobilità urbana che possa rispondere alle esigenze attuali, con visioni a lungo termine e strategia che tengano conto anche delle *best practices* a livello internazionale, poiché si introducono restrizioni e limitazioni per la micromobilità elettrica mentre sulla ciclabilità si determina una potenziale riduzione della capacità tecnica e amministrativa dei Comuni in materia di progetti e appalti di infrastrutture ciclabili;

noi invece pensiamo che sia necessario ripensare i luoghi della mobilità per superare la visione in cui la macchina è l'unico mezzo al centro della pianificazione della mobilità. Le strade sono il principale spazio pubblico all'aperto, che tutte le persone hanno diritto a usare, con qualsiasi mezzo di trasporto si muovano;

negli ultimi anni si è delineata una nuova consapevolezza sulla necessità di una mobilità che sia sostenibile dal punto di vista sociale, economico, culturale e ambientale e che realizzi il dettato costituzionale di diritto alla mobilità per tutti i cittadini;

si tratta di un nuovo modello di una nuova mobilità urbana non privo di aspetti da migliorare ma anche denso di esperienze positive da non annullare, dove è

complesso e difficile trovare e mantenere bilanciati i diritti ed i doveri delle varie utenze, migliorare gli aspetti critici e affrontare i nodi della sicurezza stradale;

il provvedimento che oggi votiamo però non raccoglie la sfida ed impone un deciso passo indietro senza proporre alternative migliorative all'esistente;

per questo come gruppo del Partito Democratico abbiamo formulato emendamenti per proporre un passo in avanti migliorativo e di respiro europeo per la mobilità sostenibile e la sicurezza stradale, finalmente anche in Italia, forti dell'esperienza maturata da tante amministrazioni locali in questi anni per mettere in sicurezza tutti gli utenti della strada, a partire dai soggetti più vulnerabili (pedoni, ciclisti, bambini, persone anziane e con disabilità) soprattutto attraverso incentivi, norme e controlli più efficaci e limitazioni della velocità sulle strade urbane di quartiere e locali,

impegna il Governo

a favorire con ogni strumento il potenziamento dell'educazione e formazione sulla mobilità sostenibile e sulla sicurezza stradale, con corsi obbligatori nelle scuole e per il rinnovo della patente.

9/1435-A/**28**. Ciani.

La Camera,

premessi che:

il provvedimento in commento reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada). Un intervento normativo senz'altro necessario in ragione della persistenza nel nostro Paese di livelli troppo elevati di scontri stradali. I numeri sono quelli di una strage quotidiana: 3159 morti e 223.475 feriti nel 2022, di cui il 73,4 per cento in ambito urbano. Vite e famiglie distrutte ma anche un costo sociale assolutamente inaccettabile: circa 18 miliardi l'anno, l'1 per cento circa del Pil italiano, a causa degli scontri stradali;

l'Italia è uno tra i pochi paesi europei in cui gli scontri stradali in ambito urbano continuano a crescere: 28,9 morti per milione di abitanti, il doppio rispetto alla Germania (15,7 morti per milione di abitanti) il triplo rispetto alla Gran Bretagna (10,9 morti per milione di abitanti);

tutto ciò si traduce nella paura di muoversi a piedi e in bicicletta nelle nostre città, nel disincentivo alla mobilità attiva. In audizione sul provvedimento alcuni esperti hanno messo in luce che uno studio promosso dal Policy Studies Institute di Londra, che riguarda 15 Paesi del mondo, evidenzia come i genitori italiani accompagnano i propri figli a scuola molto più rispetto agli altri Paesi europei. L'autonomia di spostamento dei bambini italiani nell'andare a scuola è passata dall'11 per cento nel 2002 al 7 per cento nel 2010. Per fornire un metro di paragone, l'autonomia dei bambini inglesi è al 41 per cento e quella dei tedeschi al 40 per cento;

le città sono il palcoscenico su cui saranno maggiori gli impatti derivanti dai cambiamenti climatici e dalle grandi migrazioni economiche e sociali. Evidentemente la mobilità urbana assume un rilievo centrale in tale scenario e diventa uno dei driver principali per una transizione ecologica che tenga insieme le esigenze sociali ed economiche dei cittadini;

per questo il provvedimento risulta deludente laddove non coglie l'opportunità di accompagnare e governare i cambiamenti culturali e sociali in atto e invece continua a proporre una visione centrata sull'uso dell'automobile, inasprisce le pene per comportamenti nocivi ma riduce i controlli e le sanzioni per eccesso di velocità;

inoltre il provvedimento va ad incidere sull'autonomia dei Comuni nell'accertamento delle violazioni mediante dispositivi di controllo elettronico e nella istituzione e regolamentazione delle ZTL, strumento fondamentale per la sostenibilità nella mobilità;

non sono, quindi, affrontate le criticità connesse ad una visione in cui la macchina è l'unico mezzo al centro della

pianificazione della mobilità ma, al contrario, si rischia di rafforzare le sperequazioni esistenti nell'uso della strada come spazio pubblico. Soprattutto non centra l'obiettivo di poter mettere le basi di una mobilità urbana che possa rispondere alle esigenze attuali, con visioni a lungo termine e strategia che tengano conto anche delle *best practices* a livello internazionale, poiché si introducono restrizioni e limitazioni per la micromobilità elettrica mentre sulla ciclabilità si determina una potenziale riduzione della capacità tecnica e amministrativa dei Comuni in materia di progetti e appalti di infrastrutture ciclabili;

noi invece pensiamo che sia necessario ripensare i luoghi della mobilità per superare la visione in cui la macchina è l'unico mezzo al centro della pianificazione della mobilità. Le strade sono il principale spazio pubblico all'aperto, che tutte le persone hanno diritto a usare, con qualsiasi mezzo di trasporto si muovano;

negli ultimi anni si è delineata una nuova consapevolezza sulla necessità di una mobilità che sia sostenibile dal punto di vista sociale, economico, culturale e ambientale e che realizzi il dettato costituzionale di diritto alla mobilità per tutti i cittadini;

si tratta di un nuovo modello di una nuova mobilità urbana non privo di aspetti da migliorare ma anche denso di esperienze positive da non annullare, dove è complesso e difficile trovare e mantenere bilanciati i diritti ed i doveri delle varie utenze, migliorare gli aspetti critici e affrontare i nodi della sicurezza stradale;

il provvedimento che oggi votiamo però non raccoglie la sfida ed impone un deciso passo indietro senza proporre alternative migliorative all'esistente;

per questo come gruppo del Partito Democratico abbiamo formulato emendamenti per proporre un passo in avanti migliorativo e di respiro europeo per la mobilità sostenibile e la sicurezza stradale, finalmente anche in Italia, forti dell'esperienza maturata da tante amministrazioni locali in questi anni per mettere in sicu-

rezza tutti gli utenti della strada, a partire dai soggetti più vulnerabili (pedoni, ciclisti, bambini, persone anziane e con disabilità) soprattutto attraverso incentivi, norme e controlli più efficaci e limitazioni della velocità sulle strade urbane di quartiere e locali,

impegna il Governo:

a sviluppare, adottare e rafforzare le politiche e le strategie relative alla bicicletta a tutti i livelli di governo, adottando tali politiche e strategie il più rapidamente possibile;

a dare priorità alle misure legate alla mobilità ciclistica nella pianificazione della mobilità urbana sostenibile, compresa l'area di pendolarismo più ampia oltre i confini comunali.

9/1435-A/**29**. Madia.

La Camera

impegna il Governo:

a sviluppare, adottare e rafforzare le politiche e le strategie relative alla bicicletta a tutti i livelli di governo, adottando tali politiche e strategie il più rapidamente possibile;

a dare priorità alle misure legate alla mobilità ciclistica nella pianificazione della mobilità urbana sostenibile, compresa l'area di pendolarismo più ampia oltre i confini comunali.

9/1435-A/**29**. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Madia.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in commento reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada). Un intervento normativo senz'altro necessario in ragione della persistenza nel nostro Paese di livelli troppo elevati di scontri stradali. I numeri sono quelli di una strage quoti-

diana: 3159 morti e 223.475 feriti nel 2022, di cui il 73,4 per cento in ambito urbano. Vite e famiglie distrutte ma anche un costo sociale assolutamente inaccettabile: circa 18 miliardi l'anno, l'1 per cento circa del Pil italiano, a causa degli scontri stradali;

L'Italia è uno tra i pochi paesi europei in cui gli scontri stradali in ambito urbano continuano a crescere: 28,9 morti per milione di abitanti, il doppio rispetto alla Germania (15,7 morti per milione di abitanti) il triplo rispetto alla Gran Bretagna (10,9 morti per milione di abitanti);

tutto ciò si traduce nella paura di muoversi a piedi e in bicicletta nelle nostre città, nel disincentivo alla mobilità attiva. In audizione sul provvedimento alcuni esperti hanno messo in luce che uno studio promosso dal Policy Studies Institute di Londra, che riguarda 15 Paesi del mondo, evidenzia come i genitori italiani accompagnano i propri figli a scuola molto più rispetto agli altri Paesi europei. L'autonomia di spostamento dei bambini italiani nell'andare a scuola è passata dall'11 per cento nel 2002 al 7 per cento nel 2010. Per fornire un metro di paragone, l'autonomia dei bambini inglesi è al 41 per cento e quella dei tedeschi al 40 per cento;

le città sono il palcoscenico su cui saranno maggiori gli impatti derivanti dai cambiamenti climatici e dalle grandi migrazioni economiche e sociali. Evidentemente la mobilità urbana assume un rilievo centrale in tale scenario e diventa uno dei driver principali per una transizione ecologica che tenga insieme le esigenze sociali ed economiche dei cittadini;

per questo il provvedimento risulta deludente laddove non coglie l'opportunità di accompagnare e governare i cambiamenti culturali e sociali in atto e invece continua a proporre una visione centrata sull'uso dell'automobile, inasprisce le pene per comportamenti nocivi ma riduce i controlli e le sanzioni per eccesso di velocità;

inoltre il provvedimento va ad incidere sull'autonomia dei Comuni nell'accertamento delle violazioni mediante dispositivi di controllo elettronico e nella istitu-

zione e regolamentazione delle ZTL, strumento fondamentale per la sostenibilità nella mobilità;

non sono quindi, affrontate le criticità connesse ad una visione in cui la macchina è l'unico mezzo al centro della pianificazione della mobilità ma, al contrario, si rischia di rafforzare le sperequazioni esistenti nell'uso della strada come spazio pubblico. Soprattutto non centra l'obiettivo di poter mettere le basi di una mobilità urbana che possa rispondere alle esigenze attuali, con visioni a lungo termine e strategia che tengano conto anche delle *best practices* a livello internazionale, poiché si introducono restrizioni e limitazioni per la micromobilità elettrica mentre sulla ciclabilità si determina una potenziale riduzione della capacità tecnica e amministrativa dei Comuni in materia di progetti e appalti di infrastrutture ciclabili;

noi invece pensiamo che sia necessario ripensare i luoghi della mobilità per superare la visione in cui la macchina è l'unico mezzo al centro della pianificazione della mobilità. Le strade sono il principale spazio pubblico all'aperto, che tutte le persone hanno diritto a usare, con qualsiasi mezzo di trasporto si muovano;

negli ultimi anni si è delineata una nuova consapevolezza sulla necessità di una mobilità che sia sostenibile dal punto di vista sociale, economico, culturale e ambientale e che realizzi il dettato costituzionale di diritto alla mobilità per tutti i cittadini;

si tratta di un nuovo modello di una nuova mobilità urbana non privo di aspetti da migliorare ma anche denso di esperienze positive da non annullare, dove è complesso e difficile trovare e mantenere bilanciati i diritti ed i doveri delle varie utenze, migliorare gli aspetti critici e affrontare i nodi della sicurezza stradale;

il provvedimento che oggi votiamo però non raccoglie la sfida ed impone un deciso passo indietro senza proporre alternative migliorative all'esistente;

per questo come gruppo del Partito Democratico abbiamo formulato emenda-

menti per proporre un passo in avanti migliorativo e di respiro europeo per la mobilità sostenibile e la sicurezza stradale, finalmente anche in Italia, forti dell'esperienza maturata da tante amministrazioni locali in questi anni per mettere in sicurezza tutti gli utenti della strada, a partire dai soggetti più vulnerabili (pedoni, ciclisti, bambini, persone anziane e con disabilità) soprattutto attraverso incentivi, norme e controlli più efficaci e limitazioni della velocità sulle strade urbane di quartiere e locali,

impegna il Governo

a favorire, presso le aziende, le organizzazioni e le istituzioni, la mobilità ciclistica attraverso programmi di gestione della mobilità tra cui la fornitura di *e-bike* aziendali e la realizzazione di strutture adeguate per le biciclette.

9/1435-A/**30**. Ferrari.

La Camera

impegna il Governo

a favorire, presso le aziende, le organizzazioni e le istituzioni, la mobilità ciclistica attraverso programmi di gestione della mobilità tra cui la fornitura di *e-bike* aziendali e la realizzazione di strutture adeguate per le biciclette.

9/1435-A/**30**. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Ferrari.

La Camera,

premessi che:

il provvedimento in commento reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada). Un intervento normativo senz'altro necessario in ragione della persistenza nel nostro Paese di livelli troppo elevati di scontri stradali. I numeri sono quelli di una strage quotidiana: 3159 morti e 223.475 feriti nel 2022, di cui il 73,4 per cento in ambito urbano. Vite e famiglie distrutte ma anche un costo

sociale assolutamente inaccettabile: circa 18 miliardi l'anno, l'1 per cento circa del Pil italiano, a causa degli scontri stradali;

l'Italia è uno tra i pochi paesi europei in cui gli scontri stradali in ambito urbano continuano a crescere: 28,9 morti, per milione di abitanti, il doppio rispetto alla Germania (15,7 morti per milione di abitanti) il triplo rispetto alla Gran Bretagna (10,9 morti per milione di abitanti);

tutto ciò si traduce nella paura di muoversi a piedi e in bicicletta nelle nostre città, nel disincentivo alla mobilità attiva. In audizione sul provvedimento alcuni esperti hanno messo in luce che uno studio promosso dal Policy Studies Institute di Londra, che riguarda 15 Paesi del mondo, evidenzia come i genitori italiani accompagnano i propri figli a scuola molto più rispetto agli altri Paesi Europei. L'autonomia di spostamento dei bambini italiani nell'andare a scuola è passata dall'11 per cento nel 2002 al 7 per cento nel 2010. Per fornire un metro di paragone, l'autonomia dei bambini inglesi è al 41 per cento e quella dei tedeschi al 40 per cento;

le città sono il palcoscenico su cui saranno maggiori gli impatti derivanti dai cambiamenti climatici e dalle grandi migrazioni economiche e sociali. Evidentemente la mobilità urbana assume un rilievo centrale in tale scenario e diventa uno dei driver principali per una transizione ecologica che tenga insieme le esigenze sociali ed economiche dei cittadini;

per questo il provvedimento risulta deludente laddove non coglie l'opportunità di accompagnare e governare i cambiamenti culturali e sociali in atto e invece continua a proporre una visione centrata sull'uso dell'automobile, inasprisce le pene per comportamenti nocivi ma riduce i controlli e le sanzioni per eccesso di velocità;

inoltre il provvedimento va ad incidere sull'autonomia dei Comuni nell'accertamento delle violazioni mediante dispositivi di controllo elettronico e nella istituzione e regolamentazione delle ZTL, strumento fondamentale per la sostenibilità nella mobilità urbana;

non sono, quindi, affrontate le criticità connesse ad una visione in cui la macchina è l'unico mezzo al centro della pianificazione della mobilità ma, al contrario, si rischia di rafforzare le sperequazioni esistenti nell'uso della strada come spazio pubblico. Soprattutto non centra l'obiettivo di poter mettere le basi di una mobilità urbana che possa rispondere alle esigenze attuali, con visioni a lungo termine e strategia che tengano conto anche delle *best practices* a livello internazionale, poiché si introducono restrizioni e limitazioni per la micromobilità elettrica mentre sulla ciclabilità si determina una potenziale riduzione della capacità tecnica e amministrativa dei Comuni in materia di progetti e appalti di infrastrutture ciclabili;

noi invece pensiamo che sia necessario ripensare i luoghi della mobilità per superare la visione in cui la macchina è l'unico mezzo al centro della pianificazione della mobilità. Le strade sono il principale spazio pubblico all'aperto, che tutte le persone hanno diritto a usare, con qualsiasi mezzo di trasporto si muovano;

negli ultimi anni si è delineata una nuova consapevolezza sulla necessità di una mobilità che sia sostenibile dal punto di vista sociale, economico, culturale e ambientale e che realizzi il dettato costituzionale di diritto alla mobilità per tutti i cittadini;

si tratta di un nuovo modello di una nuova mobilità urbana non privo di aspetti da migliorare ma anche denso di esperienze positive da non annullare, dove è complesso e difficile trovare e mantenere bilanciati i diritti ed i doveri delle varie utenze, migliorare gli aspetti critici e affrontare i nodi della sicurezza stradale;

il provvedimento che oggi votiamo però non raccoglie la sfida ed impone un deciso passo indietro senza proporre alternative migliorative all'esistente;

per questo come gruppo del Partito Democratico abbiamo fatto emendamenti per proporre un passo in avanti migliorativo e di respiro europeo per la mobilità sostenibile e la sicurezza stradale, final-

mente anche in Italia, forti dell'esperienza maturata da tante amministrazioni locali in questi anni per mettere in sicurezza tutti gli utenti della strada, a partire dai soggetti più vulnerabili (pedoni, ciclisti, bambini, persone anziane e con disabilità) soprattutto attraverso incentivi, norme e controlli più efficaci e limitazioni della velocità sulle strade urbane di quartiere e locali,

impegna il Governo

a promuovere la bicicletta come mezzo di trasporto o svago sano, attraverso campagne di sensibilizzazione, lo sviluppo di capacità e di formazione di professionisti della mobilità attiva, anche nei forum internazionali pertinenti.

9/1435-A/**31**. Carè.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in commento reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada). Un intervento normativo senz'altro necessario in ragione della persistenza nel nostro Paese di livelli troppo elevati di scontri stradali. I numeri sono quelli di una strage quotidiana: 3159 morti e 223.475 feriti nel 2022, di cui il 73,4 per cento in ambito urbano. Vite e famiglie distrutte ma anche un costo sociale assolutamente inaccettabile: circa 18 miliardi l'anno, l'1 per cento circa del Pil italiano, a causa degli scontri stradali;

L'Italia è uno tra i pochi paesi europei in cui gli scontri stradali in ambito urbano continuano a crescere: 28,9 morti per milione di abitanti, il doppio rispetto alla Germania (15,7 morti per milione di abitanti) il triplo rispetto alla Gran Bretagna (10,9 morti per milione di abitanti);

tutto ciò si traduce nella paura di muoversi a piedi e in bicicletta nelle nostre città, nel disincentivo alla mobilità attiva. In audizione sul provvedimento alcuni esperti hanno messo in luce che uno studio promosso dal Policy Studies Institute di Londra, che riguarda 15 Paesi del mondo,

evidenza come i genitori italiani accompagnano i propri figli a scuola molto più rispetto agli altri Paesi Europei. L'autonomia di spostamento dei bambini italiani nell'andare a scuola è passata dall'11 per cento nel 2002 al 7 per cento nel 2010. Per fornire un metro di paragone, l'autonomia dei bambini inglesi è al 41 per cento e quella dei tedeschi al 40 per cento;

le città sono il palcoscenico su cui saranno maggiori gli impatti derivanti dai cambiamenti climatici e dalle grandi migrazioni economiche e sociali. Evidentemente la mobilità urbana assume un rilievo centrale in tale scenario e diventa uno dei driver principali per una transizione ecologica che tenga insieme le esigenze sociali ed economiche dei cittadini;

per questo il provvedimento risulta deludente laddove non coglie l'opportunità di accompagnare e governare i cambiamenti culturali e sociali in atto e invece continua a proporre una visione centrata sull'uso dell'automobile laddove inasprisce le pene per comportamenti nocivi ma riduce i controlli e le sanzioni per eccesso di velocità;

inoltre il provvedimento va ad incidere sull'autonomia dei Comuni nell'accertamento delle violazioni mediante dispositivi di controllo elettronico e nella istituzione e regolamentazione delle ZTL, strumento fondamentale per la sostenibilità nella mobilità urbana;

non sono, quindi, affrontate le criticità connesse ad una visione in cui la macchina è l'unico mezzo al centro della pianificazione della mobilità ma, al contrario, si rischia di rafforzare le sperequazioni esistenti nell'uso della strada come spazio pubblico. Soprattutto non centra l'obiettivo di poter mettere le basi di una mobilità urbana che possa rispondere alle esigenze attuali, con visioni a lungo termine e strategia che tengano conto anche delle *best practices* a livello internazionale, poiché si introducono restrizioni e limitazioni per la micromobilità elettrica mentre sulla ciclabilità si determina una potenziale riduzione della capacità tecnica e amministra-

tiva dei Comuni in materia di progetti e appalti di infrastrutture ciclabili;

per quanto concerne il rafforzamento dell'educazione stradale nelle scuole, tutto viene ricondotto al bonus di due punti sulla patente per i ragazzi che abbiano frequentato corsi sulla sicurezza stradale mentre temi quali la mobilità sostenibile non vengono neanche ipotizzati;

a chiusura del provvedimento, l'ampia delega legislativa per il riordino complessivo della materia, risulta per alcuni versi eccessivamente discrezionale, poiché la formulazione di alcuni principi di delega sembrano piuttosto costituire degli oggetti della delega. Il Comitato per la Legislazione rileva come tale aspetto sia un problema laddove la giurisprudenza della Corte costituzionale chiarisce che le deleghe di riordino normativo concedono al legislatore delegato « un limitato margine di discrezionalità per l'introduzione di soluzioni innovative, le quali devono comunque attenersi strettamente ai principi e criteri direttivi enunciati dal legislatore delegante » (sentenza n. 61 del 2021 e n. 80 del 2012),

impegna il Governo

a promuovere una mobilità inclusiva attraverso l'implementazione di politiche di trasporto che tengano conto delle esigenze di tutti gli utenti della strada e attraverso una pianificazione delle infrastrutture di trasporto urbano che consenta l'utilizzo di strumenti di moderazione del traffico nella progettazione e riqualificazione delle strade.

9/1435-A/**32**. Ghio.

La Camera,

premessi che:

il provvedimento in commento reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada). Un intervento normativo senz'altro necessario in ragione della persistenza nel nostro Paese di livelli troppo elevati di scontri stradali. I numeri sono quelli di una strage quotidiana: 3159 morti e 223.475 feriti nel 2022,

di cui il 73,4 per cento in ambito urbano. Vite e famiglie distrutte ma anche un costo sociale assolutamente inaccettabile: circa 18 miliardi l'anno, l'1 per cento circa del Pil italiano, a causa degli scontri stradali;

L'Italia è uno tra i pochi paesi europei in cui gli scontri stradali in ambito urbano continuano a crescere: 28,9 morti per milione di abitanti, il doppio rispetto alla Germania (15,7 morti per milione di abitanti) il triplo rispetto alla Gran Bretagna (10,9 morti per milione di abitanti);

tutto ciò si traduce nella paura di muoversi a piedi e in bicicletta nelle nostre città, nel disincentivo alla mobilità attiva. In audizione sul provvedimento alcuni esperti hanno messo in luce che uno studio promosso dal Policy Studies Institute di Londra, che riguarda 15 Paesi del mondo, evidenzia come i genitori italiani accompagnano i propri figli a scuola molto più rispetto agli altri Paesi Europei. L'autonomia di spostamento dei bambini italiani nell'andare a scuola è passata dall'11 per cento nel 2002 al 7 per cento nel 2010. Per fornire un metro di paragone, l'autonomia dei bambini inglesi è al 41 per cento e quella dei tedeschi al 40 per cento;

le città sono il palcoscenico su cui saranno maggiori gli impatti derivanti dai cambiamenti climatici e dalle grandi migrazioni economiche e sociali. Evidentemente la mobilità urbana assume un rilievo centrale in tale scenario e diventa uno dei driver principali per una transizione ecologica che tenga insieme le esigenze sociali ed economiche dei cittadini;

per questo il provvedimento risulta deludente laddove non coglie l'opportunità di accompagnare e governare i cambiamenti culturali e sociali in atto e invece continua a proporre una visione centrata sull'uso dell'automobile laddove inasprisce le pene per comportamenti nocivi ma riduce i controlli e le sanzioni per eccesso di velocità;

inoltre il provvedimento va ad incidere sull'autonomia dei Comuni nell'accertamento delle violazioni mediante dispositivi di controllo elettronico e nella istitu-

zione e regolamentazione delle ZTL, strumento fondamentale per la sostenibilità nella mobilità urbana;

non sono, quindi, affrontate le criticità connesse ad una visione in cui la macchina è l'unico mezzo al centro della pianificazione della mobilità ma, al contrario, si rischia di rafforzare le sperequazioni esistenti nell'uso della strada come spazio pubblico. Soprattutto non centra l'obiettivo di poter mettere le basi di una mobilità urbana che possa rispondere alle esigenze attuali, con visioni a lungo termine e strategia che tengano conto anche delle *best practices* a livello internazionale, poiché si introducono restrizioni e limitazioni per la micromobilità elettrica mentre sulla ciclabilità si determina una potenziale riduzione della capacità tecnica e amministrativa dei Comuni in materia di progetti e appalti di infrastrutture ciclabili;

noi invece pensiamo che sia necessario ripensare i luoghi della mobilità per superare la visione in cui la macchina è l'unico mezzo al centro della pianificazione della mobilità. Le strade sono il principale spazio pubblico all'aperto, che tutte le persone hanno diritto a usare, con qualsiasi mezzo di trasporto si muovano;

negli ultimi anni si è delineata una nuova consapevolezza sulla necessità di una mobilità che sia sostenibile dal punto di vista sociale, economico, culturale e ambientale e che realizzi il dettato costituzionale di diritto alla mobilità per tutti i cittadini;

si tratta di un nuovo modello di una nuova mobilità urbana non privo di aspetti da migliorare ma anche denso di esperienze positive da non annullare, dove è complesso e difficile trovare e mantenere bilanciati i diritti ed i doveri delle varie utenze, migliorare gli aspetti critici e affrontare i nodi della sicurezza stradale;

il provvedimento che oggi votiamo però non raccoglie la sfida ed impone un deciso passo indietro senza proporre alternative migliorative all'esistente;

per questo come gruppo del Partito Democratico abbiamo formulato emenda-

menti per proporre un passo in avanti migliorativo e di respiro europeo per la mobilità sostenibile e la sicurezza stradale, finalmente anche in Italia, forti dell'esperienza maturata da tante amministrazioni locali in questi anni per mettere in sicurezza tutti gli utenti della strada, a partire dai soggetti più vulnerabili (pedoni, ciclisti, bambini, persone anziane e con disabilità) soprattutto attraverso incentivi, norme e controlli più efficaci e limitazioni della velocità sulle strade urbane di quartiere e locali,

impegna il Governo

a rendere più sicure le strade ciclabili rendendole maggiormente visibili attraverso anche la segnaletica orizzontale e l'obbligo per gli automobilisti di dare la precedenza ai ciclisti.

9/1435-A/**33**. Furfaro.

La Camera,

premessi che:

il provvedimento in commento reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada). Un intervento normativo senz'altro necessario in ragione della persistenza nel nostro Paese di livelli troppo elevati di scontri stradali. I numeri sono quelli di una strage quotidiana: 3159 morti e 223.475 feriti nel 2022, di cui il 73,4 per cento in ambito urbano. Vite e famiglie distrutte ma anche un costo sociale assolutamente inaccettabile: circa 18 miliardi l'anno, l'1 per cento circa del Pil italiano, a causa degli scontri stradali;

l'Italia è uno tra i pochi paesi europei in cui gli scontri stradali in ambito urbano continuano a crescere: 28,9 morti per milione di abitanti, il doppio rispetto alla Germania (15,7 morti per milione di abitanti) il triplo rispetto alla Gran Bretagna (10,9 morti per milione di abitanti);

tutto ciò si traduce nella paura di muoversi a piedi e in bicicletta nelle nostre città, nel disincentivo alla mobilità attiva. In audizione sul provvedimento alcuni

esperti hanno messo in luce che uno studio promosso dal Policy Studies Institute di Londra, che riguarda 15 Paesi del mondo, evidenzia come i genitori italiani accompagnano i propri figli a scuola molto più rispetto agli altri Paesi Europei. L'autonomia di spostamento dei bambini italiani nell'andare a scuola è passata dall'11 per cento nel 2002 al 7 per cento nel 2010. Per fornire un metro di paragone, l'autonomia dei bambini inglesi è al 41 per cento e quella dei tedeschi al 40 per cento;

le città sono il palcoscenico su cui saranno maggiori gli impatti derivanti dai cambiamenti climatici e dalle grandi migrazioni economiche e sociali. Evidentemente la mobilità urbana assume un rilievo centrale in tale scenario e diventa uno dei driver principali per una transizione ecologica che tenga insieme le esigenze sociali ed economiche dei cittadini;

per questo il provvedimento risulta deludente laddove non coglie l'opportunità di accompagnare e governare i cambiamenti culturali e sociali in atto e invece continua a proporre una visione centrata sull'uso dell'automobile laddove inasprisce le pene per comportamenti nocivi ma riduce i controlli e le sanzioni per eccesso di velocità;

inoltre il provvedimento va ad incidere sull'autonomia dei Comuni nell'accertamento delle violazioni mediante dispositivi di controllo elettronico e nella istituzione e regolamentazione delle ZTL, strumento fondamentale per la sostenibilità nella mobilità urbana;

non sono, quindi, affrontate le criticità connesse ad una visione in cui la macchina è l'unico mezzo al centro della pianificazione della mobilità ma, al contrario, si rischia di rafforzare le sperequazioni esistenti nell'uso della strada come spazio pubblico. Soprattutto non centra l'obiettivo di poter mettere le basi di una mobilità urbana che possa rispondere alle esigenze attuali, con visioni a lungo termine e strategia che tengano conto anche delle *best practices* a livello internazionale, poiché si introducono restrizioni e limitazioni per la

micromobilità elettrica mentre sulla ciclabilità si determina una potenziale riduzione della capacità tecnica e amministrativa dei Comuni in materia di progetti e appalti di infrastrutture ciclabili;

per quanto concerne il rafforzamento dell'educazione stradale nelle scuole, tutto viene ricondotto al *bonus* di due punti sulla patente per i ragazzi che abbiano frequentato corsi sulla sicurezza stradale mentre temi quali la mobilità sostenibile non vengono neanche ipotizzati;

a chiusura del provvedimento, l'ampia delega legislativa per il riordino complessivo della materia, risulta per alcuni versi eccessivamente discrezionale, poiché la formulazione di alcuni principi di delega sembrano piuttosto costituire degli oggetti della delega. Il Comitato per la Legislazione rileva come tale aspetto sia un problema laddove la giurisprudenza della Corte costituzionale chiarisce che le deleghe di riordino normativo concedono al legislatore delegato « un limitato margine di discrezionalità per l'introduzione di soluzioni innovative, le quali devono comunque attenersi strettamente ai principi e criteri direttivi enunciati dal legislatore delegante » (sentenza n. 61 del 2021 e n. 80 del 2012);

considerato che:

l'articolo 27 presenta notevoli criticità perché impatta sulla regolazione di tutte le zone a traffico limitato attualmente istituite dai Comuni italiani introducendo nuovi criteri, peraltro, non immediatamente applicabili ed esponendo gli enti responsabili all'incertezza della regolazione e quindi a profili di numerosi contenziosi;

la disposizione inoltre come formulata produce l'effetto di restringere fortemente la possibilità di istituire le zone a traffico limitato (inserendo una serie di clausole e presupposti) e riduce l'autonomia dei Comuni nella regolamentazione limitando fortemente la possibilità di at-

tuare politiche integrate della mobilità a livello territoriale,

impegna il Governo

a favorire l'utilizzo da parte dei Comuni delle ZTL quale leva fondamentale di gestione integrata della mobilità urbana e per contenere gli effetti negativi del traffico in termini di inquinamento, congestione e incidentalità stradale, facilitando in tutti i modi la regolazione del traffico motorizzato nelle città per migliorare la sicurezza stradale nelle aree urbane.

9/1435-A/**34**. Stefanazzi.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in commento reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada). Un intervento normativo senz'altro necessario in ragione della persistenza nel nostro Paese di livelli troppo elevati di scontri stradali. I numeri sono quelli di una strage quotidiana: 3159 morti e 223.475 feriti nel 2022, di cui il 73,4 per cento in ambito urbano. Vite e famiglie distrutte ma anche un costo sociale assolutamente inaccettabile: circa 18 miliardi l'anno, l'1 per cento circa del Pil italiano, a causa degli scontri stradali;

l'Italia è uno tra i pochi paesi europei in cui gli scontri stradali in ambito urbano continuano a crescere: 28,9 morti per milione di abitanti, il doppio rispetto alla Germania (15,7 morti per milione di abitanti) il triplo rispetto alla Gran Bretagna (10,9 morti per milione di abitanti);

tutto ciò si traduce nella paura di muoversi a piedi e in bicicletta nelle nostre città, nel disincentivo alla mobilità attiva. In audizione sul provvedimento alcuni esperti hanno messo in luce che uno studio promosso dal Policy Studies Institute di Londra, che riguarda 15 Paesi del mondo, evidenzia come i genitori italiani accompagnano i propri figli a scuola molto più rispetto agli altri Paesi Europei. L'autonomia di spostamento dei bambini italiani

nell'andare a scuola è passata dall'11 per cento nel 2002 al 7 per cento nel 2010. Per fornire un metro di paragone, l'autonomia dei bambini inglesi è al 41 per cento e quella dei tedeschi al 40 per cento;

le città sono il palcoscenico su cui saranno maggiori gli impatti derivanti dai cambiamenti climatici e dalle grandi migrazioni economiche e sociali. Evidentemente la mobilità urbana assume un rilievo centrale in tale scenario e diventa uno dei driver principali per una transizione ecologica che tenga insieme le esigenze sociali ed economiche dei cittadini;

per questo il provvedimento risulta deludente laddove non coglie l'opportunità di accompagnare e governare i cambiamenti culturali e sociali in atto e invece continua a proporre una visione centrata sull'uso dell'automobile laddove inasprisce le pene per comportamenti nocivi ma riduce i controlli e le sanzioni per eccesso di velocità;

inoltre il provvedimento va ad incidere sull'autonomia dei Comuni nell'accertamento delle violazioni mediante dispositivi di controllo elettronico e nella istituzione e regolamentazione delle ZTL, strumento fondamentale per la sostenibilità nella mobilità urbana;

non sono, quindi, affrontate le criticità connesse ad una visione in cui la macchina è l'unico mezzo al centro della pianificazione della mobilità ma, al contrario, si rischia di rafforzare le sperequazioni esistenti nell'uso della strada come spazio pubblico. Soprattutto non centra l'obiettivo di poter mettere le basi di una mobilità urbana che possa rispondere alle esigenze attuali, con visioni a lungo termine e strategia che tengano conto anche delle *best practices* a livello internazionale, poiché si introducono restrizioni e limitazioni per la micromobilità elettrica mentre sulla ciclabilità si determina una potenziale riduzione della capacità tecnica e amministrativa dei Comuni in materia di progetti e appalti di infrastrutture ciclabili;

per quanto concerne il rafforzamento dell'educazione stradale nelle scuole,

tutto viene ricondotto al *bonus* di due punti sulla patente per i ragazzi che abbiano frequentato corsi sulla sicurezza stradale mentre temi quali la mobilità sostenibile non vengono neanche ipotizzati;

a chiusura del provvedimento, l'ampia delega legislativa per il riordino complessivo della materia, risulta per alcuni versi eccessivamente discrezionale, poiché la formulazione di alcuni principi di delega sembrano piuttosto costituire degli oggetti della delega. Il Comitato per la Legislazione rileva come tale aspetto sia un problema laddove la giurisprudenza della Corte costituzionale chiarisce che le deleghe di riordino normativo concedono al legislatore delegato « un limitato margine di discrezionalità per l'introduzione di soluzioni innovative, le quali devono comunque attenersi strettamente ai principi e criteri direttivi enunciati dal legislatore delegante » (sentenza n. 61 del 2021 e n. 80 del 2012);

considerato che:

l'articolo 27 presenta notevoli criticità perché impatta sulla regolazione di tutte le zone a traffico limitato attualmente istituite dai Comuni italiani introducendo nuovi criteri, peraltro, non immediatamente applicabili ed esponendo gli enti responsabili all'incertezza della regolazione e quindi a profili di numerosi contenziosi;

il decreto-legge 16 giugno 2022 n. 68 ha già introdotto modifiche all'articolo 7 comma 9 del Codice della Strada demandando ad un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti linee guida in materia di ZTL tariffate. Tale decreto è ora in fase di pubblicazione. Ulteriori sovrapposizioni con modifiche normative della regolazione rischia fortemente di inserire elementi caotici bloccando, di fatto, il percorso avviato sulla parte di ZTL sottoposto a tariffa,

impegna il Governo

a valutare gli effetti applicativi della disciplina in esame, al fine di favorire l'utilizzo da parte dei Comuni delle ZTL quale leva

fondamentale di gestione integrata della mobilità urbana evitando le sovrapposizioni normative di cui in premessa che andrebbero a bloccare le iniziative avviate sulla parte di ZTL sottoposte a tariffa.

9/1435-A/**35**. Guerra.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in commento reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada). Un intervento normativo senz'altro necessario in ragione della persistenza nel nostro Paese di livelli troppo elevati di scontri stradali. I numeri sono quelli di una strage quotidiana: 3159 morti e 223.475 feriti nel 2022, di cui il 73,4 per cento in ambito urbano. Vite e famiglie distrutte ma anche un costo sociale assolutamente inaccettabile: circa 18 miliardi l'anno, l'1 per cento circa del Pil italiano, a causa degli scontri stradali;

l'Italia è uno tra i pochi paesi europei in cui gli scontri stradali in ambito urbano continuano a crescere: 28,9 morti per milione di abitanti, il doppio rispetto alla Germania (15,7 morti per milione di abitanti) il triplo rispetto alla Gran Bretagna (10,9 morti per milione di abitanti);

tutto ciò si traduce nella paura di muoversi a piedi e in bicicletta nelle nostre città, nel disincentivo alla mobilità attiva. In audizione sul provvedimento alcuni esperti hanno messo in luce che uno studio promosso dal Policy Studies Institute di Londra, che riguarda 15 Paesi del mondo, evidenzia come i genitori italiani accompagnano i propri figli a scuola molto più rispetto agli altri Paesi Europei. L'autonomia di spostamento dei bambini italiani nell'andare a scuola è passata dall'11 per cento nel 2002 al 7 per cento nel 2010. Per fornire un metro di paragone, l'autonomia dei bambini inglesi è al 41 per cento e quella dei tedeschi al 40 per cento;

le città sono il palcoscenico su cui saranno maggiori gli impatti derivanti dai cambiamenti climatici e dalle grandi migrazioni economiche e sociali. Evidente-

mente la mobilità urbana assume un rilievo centrale in tale scenario e diventa uno dei *driver* principali per una transizione ecologica che tenga insieme le esigenze sociali ed economiche dei cittadini;

per questo il provvedimento risulta deludente laddove non coglie l'opportunità di accompagnare e governare i cambiamenti culturali e sociali in atto e invece continua a proporre una visione centrata sull'uso dell'automobile laddove inasprisce le pene per comportamenti nocivi ma riduce i controlli e le sanzioni per eccesso di velocità;

inoltre il provvedimento va ad incidere sull'autonomia dei Comuni nell'accertamento delle violazioni mediante dispositivi di controllo elettronico e nella istituzione e regolamentazione delle ZTL, strumento fondamentale per la sostenibilità nella mobilità urbana;

non sono, quindi, affrontate le criticità connesse ad una visione in cui la macchina è l'unico mezzo al centro della pianificazione della mobilità ma, al contrario, si rischia di rafforzare le sperequazioni esistenti nell'uso della strada come spazio pubblico. Soprattutto non centra l'obiettivo di poter mettere le basi di una mobilità urbana che possa rispondere alle esigenze attuali, con visioni a lungo termine e strategia che tengano conto anche delle *best practices* a livello internazionale, poiché si introducono restrizioni e limitazioni per la micromobilità elettrica mentre sulla ciclabilità si determina una potenziale riduzione della capacità tecnica e amministrativa dei Comuni in materia di progetti e appalti di infrastrutture ciclabili;

noi invece pensiamo che sia necessario ripensare i luoghi della mobilità per superare la visione in cui la macchina è l'unico mezzo al centro della pianificazione della mobilità. Le strade sono il principale spazio pubblico all'aperto, che tutte le persone hanno diritto a usare, con qualsiasi mezzo di trasporto si muovano;

considerato che:

negli ultimi anni si è delineata una nuova consapevolezza sulla necessità di una

mobilità che sia sostenibile dal punto di vista sociale, economico, culturale e ambientale e che realizzi il dettato costituzionale di diritto alla mobilità per tutti i cittadini;

si tratta di un nuovo modello di una nuova mobilità urbana non privo di aspetti da migliorare ma anche denso di esperienze positive da non annullare, dove è complesso e difficile trovare e mantenere bilanciati i diritti ed i doveri delle varie utenze, migliorare gli aspetti critici e affrontare i nodi della sicurezza stradale;

il provvedimento che oggi votiamo però non raccoglie la sfida ed impone un deciso passo indietro senza proporre alternative migliorative all'esistente;

per questo come gruppo del Partito Democratico abbiamo formulato emendamenti per proporre un passo in avanti migliorativo e di respiro europeo per la mobilità sostenibile e la sicurezza stradale, finalmente anche in Italia, forti dell'esperienza maturata da tante amministrazioni locali in questi anni per mettere in sicurezza tutti gli utenti della strada, a partire dai soggetti più vulnerabili (pedoni, ciclisti, bambini, persone anziane e con disabilità) soprattutto attraverso incentivi, norme e controlli più efficaci e limitazioni della velocità sulle strade urbane di quartiere e locali;

rilevato che:

il provvedimento interviene sulla disciplina attualmente vigente in materia di regolamentazione dei sorpassi dei velocipedi da parte dei veicoli a motore con l'intento di colmare una lacuna nel nostro ordinamento inserendo una distanza minima, individuata nella distanza di sicurezza di almeno 1,5 metri, che i conducenti devono rispettare nel superare un ciclista;

tuttavia la norma viene depotenziata all'interno della stessa novella laddove si prevede che la distanza di sicurezza sia rispettata solo ove le condizioni della strada lo consentano;

altri Paesi europei, da tempo, sono molto attenti alla tutela della sicurezza dei

ciclisti e ai necessari rapporti tra ciclisti e conducenti di autoveicoli. In molte città europee, tra le quali Barcellona, Brema, Copenaghen, Edimburgo, Graz, Strasburgo e molte altre, è facile imbattersi in appositi segnali stradali che raccomandano alle automobili di mantenere, in fase di sorpasso, una distanza di almeno un metro e mezzo dalle biciclette che circolano ai lati della carreggiata. La stessa distanza di sicurezza è sancita in Francia;

la promozione della bicicletta come modalità di trasporto quotidiano nelle città non può più fare a meno di un'adeguata protezione dei ciclisti anche a livello normativo,

impegna il Governo

ad organizzare specifiche campagne di comunicazione sociale sul rispetto dei ciclisti e, nello specifico come avviene in tutta Europa, per sensibilizzare la popolazione sulla necessità di utilizzare particolari cautele al fine di assicurare una maggiore distanza laterale di sicurezza, pari ad almeno 1,5 metri in caso di sorpasso con un autoveicolo di una bicicletta e qualora questa distanza laterale non possa essere rispettata il rallentamento al fine di adeguare la propria velocità a quella del velocipede ed effettuare il sorpasso solo a una velocità molto ridotta, con un differenziale di velocità tale da non costituire pericolo per il ciclista, anche in ragione della particolare andatura di quest'ultimo.

9/1435-A/**36**. Berruto.

La Camera,

premessi che:

il provvedimento in commento reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada). Un intervento normativo senz'altro necessario in ragione della persistenza nel nostro Paese di livelli troppo elevati di scontri stradali. I numeri sono quelli di una strage quotidiana: 3159 morti e 223.475 feriti nel 2022, di cui il 73,4 per cento in ambito urbano. Vite e famiglie distrutte ma anche un costo

sociale assolutamente inaccettabile: circa 18 miliardi l'anno, l'1 per cento circa del Pil italiano, a causa degli scontri stradali;

L'Italia è uno tra i pochi paesi europei in cui gli scontri stradali in ambito urbano continuano a crescere: 28,9 morti per milione di abitanti, il doppio rispetto alla Germania (15,7 morti per milione di abitanti) il triplo rispetto alla Gran Bretagna (10,9 morti per milione di abitanti);

tutto ciò si traduce nella paura di muoversi a piedi e in bicicletta nelle nostre città, nel disincentivo alla mobilità attiva. In audizione sul provvedimento alcuni esperti hanno messo in luce che uno studio promosso dal Policy Studies Institute di Londra, che riguarda 15 Paesi del mondo, evidenzia come i genitori italiani accompagnano i propri figli a scuola molto più rispetto agli altri Paesi Europei. L'autonomia di spostamento dei bambini italiani nell'andare a scuola è passata dall'11 per cento nel 2002 al 7 per cento nel 2010. Per fornire un metro di paragone, l'autonomia dei bambini inglesi è al 41 per cento e quella dei tedeschi al 40 per cento;

le città sono il palcoscenico su cui saranno maggiori gli impatti derivanti dai cambiamenti climatici e dalle grandi migrazioni economiche e sociali. Evidentemente la mobilità urbana assume un rilievo centrale in tale scenario e diventa uno dei *driver* principali per una transizione ecologica che tenga insieme le esigenze sociali ed economiche dei cittadini;

per questo il provvedimento risulta deludente laddove non coglie l'opportunità di accompagnare e governare i cambiamenti culturali e sociali in atto e invece continua a proporre una visione centrata sull'uso dell'automobile laddove inasprisce le pene per comportamenti nocivi ma riduce i controlli e le sanzioni per eccesso di velocità;

inoltre il provvedimento va ad incidere sull'autonomia dei Comuni nell'accertamento delle violazioni mediante dispositivi di controllo elettronico e nella istituzione e regolamentazione delle ZTL, strumento fondamentale per la sostenibilità nella mobilità urbana;

non sono, quindi, affrontate le criticità connesse ad una visione in cui la macchina è l'unico mezzo al centro della pianificazione della mobilità ma, al contrario, si rischia di rafforzare le sperequazioni esistenti nell'uso della strada come spazio pubblico. Soprattutto non centra l'obiettivo di poter mettere le basi di una mobilità urbana che possa rispondere alle esigenze attuali, con visioni a lungo termine e strategia che tengano conto anche delle *best practices* a livello internazionale, poiché si introducono restrizioni e limitazioni per la micromobilità elettrica mentre sulla ciclabilità si determina una potenziale riduzione della capacità tecnica e amministrativa dei Comuni in materia di progetti e appalti di infrastrutture ciclabili;

sulle strade urbane avvengono il 73 per cento degli incidenti stradali, in città la velocità eccessiva è la prima causa di mortalità e gli utenti vulnerabili sono le principali vittime (ISTAT 2022). A fronte di ciò, l'attuale normativa non consente un impiego diffuso della tecnologia per controllare e far rispettare i limiti di velocità, e, inoltre, richiede che siano già avvenuti incidenti gravi per poter installare autovelox. Si ritiene perciò indispensabile ampliare i presupposti legittimanti per l'installazione di autovelox almeno sulle strade urbane, aggiungendo specificamente le esigenze, anche preventive, di tutela delle utenze più vulnerabili tra quelle che consentono di ottenere l'autorizzazione prefettizia,

impegna il Governo

a tener conto delle preminenti esigenze, anche preventive, di tutela della vita umana degli utenti vulnerabili della strada in ambito urbano permettendo, anche in questi casi, un utilizzo di strumenti di moderazione e controllo della velocità.

9/1435-A/**37**. Iacono.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in commento reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del

1992 (Nuovo codice della strada). Un intervento normativo senz'altro necessario in ragione della persistenza nel nostro Paese di livelli troppo elevati di scontri stradali. I numeri sono quelli di una strage quotidiana: 3159 morti e 223.475 feriti nel 2022, di cui il 73,4 per cento in ambito urbano. Vite e famiglie distrutte ma anche un costo sociale assolutamente inaccettabile: circa 18 miliardi l'anno, l'1 per cento circa del Pil italiano, a causa degli scontri stradali;

L'Italia è uno tra i pochi paesi europei in cui gli scontri stradali in ambito urbano continuano a crescere: 28,9 morti per milione di abitanti, il doppio rispetto alla Germania (15,7 morti per milione di abitanti) il triplo rispetto alla Gran Bretagna (10,9 morti per milione di abitanti);

tutto ciò si traduce nella paura di muoversi a piedi e in bicicletta nelle nostre città, nel disincentivo alla mobilità attiva. In audizione sul provvedimento alcuni esperti hanno messo in luce che uno studio promosso dal Policy Studies Institute di Londra, che riguarda 15 Paesi del mondo, evidenzia come i genitori italiani accompagnano i propri figli a scuola molto più rispetto agli altri Paesi Europei. L'autonomia di spostamento dei bambini italiani nell'andare a scuola è passata dall'11 per cento nel 2002 al 7 per cento nel 2010. Per fornire un metro di paragone, l'autonomia dei bambini inglesi è al 41 per cento e quella dei tedeschi al 40 per cento;

le città sono il palcoscenico su cui saranno maggiori gli impatti derivanti dai cambiamenti climatici e dalle grandi migrazioni economiche e sociali. Evidentemente la mobilità urbana assume un rilievo centrale in tale scenario e diventa uno dei *driver* principali per una transizione ecologica che tenga insieme le esigenze sociali ed economiche dei cittadini;

per questo il provvedimento risulta deludente laddove non coglie l'opportunità di accompagnare e governare i cambiamenti culturali e sociali in atto e invece continua a proporre una visione centrata sull'uso dell'automobile laddove inasprisce le pene per comportamenti nocivi ma ri-

duce i controlli e le sanzioni per eccesso di velocità;

inoltre il provvedimento va ad incidere sull'autonomia dei Comuni nell'accertamento delle violazioni mediante dispositivi di controllo elettronico e nella istituzione e regolamentazione delle ZTL, strumento fondamentale per la sostenibilità nella mobilità urbana;

non sono, quindi, affrontate le criticità connesse ad una visione in cui la macchina è l'unico mezzo al centro della pianificazione della mobilità ma, al contrario, si rischia di rafforzare le sperequazioni esistenti nell'uso della strada come spazio pubblico. Soprattutto non centra l'obiettivo di poter mettere le basi di una mobilità urbana che possa rispondere alle esigenze attuali, con visioni a lungo termine e strategia che tengano conto anche delle *best practices* a livello internazionale, poiché si introducono restrizioni e limitazioni per la micromobilità elettrica mentre sulla ciclabilità si determina una potenziale riduzione della capacità tecnica e amministrativa dei Comuni in materia di progetti e appalti di infrastrutture ciclabili;

sulle strade urbane avvengono il 73 per cento degli incidenti stradali e la velocità eccessiva è la prima causa di mortalità in città (ISTAT 2022). A fronte di ciò, l'attuale normativa italiana, a differenza di quella degli Stati europei con tassi di incidentalità ben inferiori, non consente una realizzazione diffusa di interventi infrastrutturali di moderazione in ambito urbano. Si ritiene perciò indispensabile dare una adeguata copertura legislativa agli interventi di messa in sicurezza e moderazione della velocità sull'infrastruttura stradale in ambito urbano. Il disegno di legge prevede al riguardo solo una leggera modifica del tutto generica (articolo 23),

impegna il Governo

a garantire i necessari interventi di messa in sicurezza e moderazione sull'infrastruttura stradale in ambito urbano attraverso una disposizione di portata più ampia e direttamente applicativa per i Comuni per

una realizzazione diffusa di interventi infrastrutturali di moderazione.

9/1435-A/**38**. Lai.

La Camera,

premessi che:

il provvedimento in commento reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada). Un intervento normativo senz'altro necessario in ragione della persistenza nel nostro Paese di livelli troppo elevati di scontri stradali. I numeri sono quelli di una strage quotidiana: 3159 morti e 223.475 feriti nel 2022, di cui il 73,4 per cento in ambito urbano. Vite e famiglie distrutte ma anche un costo sociale assolutamente inaccettabile: circa 18 miliardi l'anno, l'1 per cento circa del Pil italiano, a causa degli scontri stradali;

l'Italia è uno tra i pochi paesi europei in cui gli scontri stradali in ambito urbano continuano a crescere: 28,9 morti per milione di abitanti, il doppio rispetto alla Germania (15,7 morti per milione di abitanti) il triplo rispetto alla Gran Bretagna (10,9 morti per milione di abitanti);

tutto ciò si traduce nella paura di muoversi a piedi e in bicicletta nelle nostre città, nel disincentivo alla mobilità attiva. In audizione sul provvedimento alcuni esperti hanno messo in luce che uno studio promosso dal Policy Studies Institute di Londra, che riguarda 15 Paesi del mondo, evidenzia come i genitori italiani accompagnano i propri figli a scuola molto più rispetto agli altri Paesi Europei. L'autonomia di spostamento dei bambini italiani nell'andare a scuola è passata dall'11 per cento nel 2002 al 7 per cento nel 2010. Per fornire un metro di paragone, l'autonomia dei bambini inglesi è al 41 per cento e quella dei tedeschi al 40 per cento;

le città sono il palcoscenico su cui saranno maggiori gli impatti derivanti dai cambiamenti climatici e dalle grandi migrazioni economiche e sociali. Evidentemente la mobilità urbana assume un rilievo centrale in tale scenario e diventa uno dei *driver* principali per una transizione eco-

logica che tenga insieme le esigenze sociali ed economiche dei cittadini;

per questo il provvedimento risulta deludente laddove non coglie l'opportunità di accompagnare e governare i cambiamenti culturali e sociali in atto e invece continua a proporre una visione centrata sull'uso dell'automobile laddove inasprisce le pene per comportamenti nocivi ma riduce i controlli e le sanzioni per eccesso di velocità;

inoltre il provvedimento va ad incidere sull'autonomia dei Comuni nell'accertamento delle violazioni mediante dispositivi di controllo elettronico e nella istituzione e regolamentazione delle ZTL, strumento fondamentale per la sostenibilità nella mobilità urbana;

non sono, quindi, affrontate le criticità connesse ad una visione in cui la macchina è l'unico mezzo al centro della pianificazione della mobilità ma, al contrario, si rischia di rafforzare le sperequazioni esistenti nell'uso della strada come spazio pubblico. Soprattutto non centra l'obiettivo di poter mettere le basi di una mobilità urbana che possa rispondere alle esigenze attuali, con visioni a lungo termine e strategia che tengano conto anche delle *best practices* a livello internazionale, poiché si introducono restrizioni e limitazioni per la micromobilità elettrica mentre sulla ciclabilità si determina una potenziale riduzione della capacità tecnica e amministrativa dei Comuni in materia di progetti e appalti di infrastrutture ciclabili;

per aumentare il livello di sicurezza stradale, è necessario favorire anche una più intensa responsabilizzazione individuale di tutti gli utenti della strada tesa al rispetto delle regole di comportamento, secondo canoni di proporzionalità al potenziale lesivo di ciascuno (come previsto ad esempio dal 2021 nel codice stradale del Regno Unito e in armonia con i principi generali dell'UE);

nell'ampia delega legislativa per il riordino complessivo della materia, risulta del tutto assente qualsiasi principio che possa introdurre il concetto di responsabi-

lizzazione individuale di tutti gli utenti della strada,

impegna il Governo

a garantire una piena conoscenza del codice della strada da parte di tutti gli utenti della strada con particolare riferimento alla sicurezza ed alla necessità di prestare attenzione e rispetto verso gli altri utenti e a comprendere la propria responsabilità per la sicurezza altrui secondo il principio di responsabilità connesso al mezzo utilizzato.

9/1435-A/**39**. Malavasi.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in commento reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada). Un intervento normativo senz'altro necessario in ragione della persistenza nel nostro Paese di livelli troppo elevati di scontri stradali. I numeri sono quelli di una strage quotidiana: 3159 morti e 223.475 feriti nel 2022, di cui il 73,4 per cento in ambito urbano. Vite e famiglie distrutte ma anche un costo sociale assolutamente inaccettabile: circa 18 miliardi l'anno, l'1 per cento circa del Pil italiano, a causa degli scontri stradali;

l'Italia è uno tra i pochi paesi europei in cui gli scontri stradali in ambito urbano continuano a crescere: 28,9 morti per milione di abitanti, il doppio rispetto alla Germania (15,7 morti per milione di abitanti) il triplo rispetto alla Gran Bretagna (10,9 morti per milione di abitanti);

tutto ciò si traduce nella paura di muoversi a piedi e in bicicletta nelle nostre città, nel disincentivo alla mobilità attiva. In audizione sul provvedimento alcuni esperti hanno messo in luce che uno studio promosso dal Policy Studies Institute di Londra, che riguarda 15 Paesi del mondo, evidenzia come i genitori italiani accompagnano i propri figli a scuola molto più rispetto agli altri Paesi Europei. L'autonomia di spostamento dei bambini italiani

nell'andare a scuola è passata dall'11 per cento nel 2002 al 7 per cento nel 2010. Per fornire un metro di paragone, l'autonomia dei bambini inglesi è al 41 per cento e quella dei tedeschi al 40 per cento;

le città sono il palcoscenico su cui saranno maggiori gli impatti derivanti dai cambiamenti climatici e dalle grandi migrazioni economiche e sociali. Evidentemente la mobilità urbana assume un rilievo centrale in tale scenario e diventa uno dei *driver* principali per una transizione ecologica che tenga insieme le esigenze sociali ed economiche dei cittadini;

per questo il provvedimento risulta deludente laddove non coglie l'opportunità di accompagnare e governare i cambiamenti culturali e sociali in atto e invece continua a proporre una visione centrata sull'uso dell'automobile laddove inasprisce le pene per comportamenti nocivi ma riduce i controlli e le sanzioni per eccesso di velocità;

inoltre il provvedimento va ad incidere sull'autonomia dei Comuni nell'accertamento delle violazioni mediante dispositivi di controllo elettronico e nella istituzione e regolamentazione delle ZTL, strumento fondamentale per la sostenibilità nella mobilità urbana;

non sono, quindi, affrontate le criticità connesse ad una visione in cui la macchina è l'unico mezzo al centro della pianificazione della mobilità ma, al contrario, si rischia di rafforzare le sperequazioni esistenti nell'uso della strada come spazio pubblico. Soprattutto non centra l'obiettivo di poter mettere le basi di una mobilità urbana che possa rispondere alle esigenze attuali, con visioni a lungo termine e strategia che tengano conto anche delle *best practices* a livello internazionale, poiché si introducono restrizioni e limitazioni per la micromobilità elettrica mentre sulla ciclabilità si determina una potenziale riduzione della capacità tecnica e amministrativa dei Comuni in materia di progetti e appalti di infrastrutture ciclabili;

per quanto concerne il rafforzamento dell'educazione stradale nelle scuole,

tutto viene ricondotto al *bonus* di due punti sulla patente per i ragazzi che abbiano frequentato corsi sulla sicurezza stradale mentre temi quali la mobilità sostenibile non vengono neanche ipotizzati;

a chiusura del provvedimento, l'ampia delega legislativa per il riordino complessivo della materia, risulta per alcuni versi eccessivamente discrezionale, poiché la formulazione di alcuni principi di delega sembrano piuttosto costituire degli oggetti della delega. Il Comitato per la Legislazione rileva come tale aspetto sia un problema laddove la giurisprudenza della Corte costituzionale chiarisce che le deleghe di riordino normativo concedono al legislatore delegato « un limitato margine di discrezionalità per l'introduzione di soluzioni innovative, le quali devono comunque attenersi strettamente ai principi e criteri direttivi enunciati dal legislatore delegante » (sentenza n. 61 del 2021 e n. 80 del 2012),

impegna il Governo

in attuazione del principio di carattere generale relativo alla sicurezza stradale, a ricomprendere l'analisi di incidentalità stradale e l'utilizzo del costo sociale come parametro per la valutazione del rischio stradale.

9/1435-A/40. Merola.

La Camera,

premessi che:

il provvedimento in commento reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada). Un intervento normativo senz'altro necessario in ragione della persistenza nel nostro Paese di livelli troppo elevati di scontri stradali. I numeri sono quelli di una strage quotidiana: 3159 morti e 223.475 feriti nel 2022, di cui il 73,4 per cento in ambito urbano. Vite e famiglie distrutte ma anche un costo sociale assolutamente inaccettabile: circa 18 miliardi l'anno, l'1 per cento circa del Pil italiano, a causa degli scontri stradali;

l'Italia è uno tra i pochi paesi europei in cui gli scontri stradali in ambito

urbano continuano a crescere: 28,9 morti per milione di abitanti, il doppio rispetto alla Germania (15,7 morti per milione di abitanti) il triplo rispetto alla Gran Bretagna (10,9 morti per milione di abitanti);

tutto ciò si traduce nella paura di muoversi a piedi e in bicicletta nelle nostre città, nel disincentivo alla mobilità attiva. In audizione sul provvedimento alcuni esperti hanno messo in luce che uno studio promosso dal *Policy Studies Institute* di Londra, che riguarda 15 Paesi del mondo, evidenzia come i genitori italiani accompagnano i propri figli a scuola molto più rispetto agli altri Paesi Europei. L'autonomia di spostamento dei bambini italiani nell'andare a scuola è passata da l'11 per cento nel 2002 al 7 per cento nel 2010. Per fornire un metro di paragone, l'autonomia dei bambini inglesi è al 41 per cento e quella dei tedeschi al 40 per cento;

le città sono il palcoscenico su cui saranno maggiori gli impatti derivanti dai cambiamenti climatici e dalle grandi migrazioni economiche e sociali. Evidentemente la mobilità urbana assume un rilievo centrale in tale scenario e diventa uno dei *driver* principali per una transizione ecologica che tenga insieme le esigenze sociali ed economiche dei cittadini;

per questo il provvedimento risulta deludente laddove non coglie l'opportunità di accompagnare e governare i cambiamenti culturali e sociali in atto e invece continua a proporre una visione centrata sull'uso dell'automobile laddove inasprisce le pene per comportamenti nocivi ma riduce i controlli e le sanzioni per eccesso di velocità;

inoltre il provvedimento va ad incidere sull'autonomia dei Comuni nell'accertamento delle violazioni mediante dispositivi di controllo elettronico e nella istituzione e regolamentazione delle ZTL, strumento fondamentale per la sostenibilità nella mobilità urbana;

non sono, quindi, affrontate le criticità connesse ad una visione in cui la macchina è l'unico mezzo al centro della pianificazione della mobilità ma, al contra-

rio, si rischia di rafforzare le sperequazioni esistenti nell'uso della strada come spazio pubblico. Soprattutto non centra l'obiettivo di poter mettere le basi di una mobilità urbana che possa rispondere alle esigenze attuali, con visioni a lungo termine e strategia che tengano conto anche delle *best practices* a livello internazionale, poiché si introducono restrizioni e limitazioni per la micromobilità elettrica mentre sulla ciclabilità si determina una potenziale riduzione della capacità tecnica e amministrativa dei Comuni in materia di progetti e appalti di infrastrutture ciclabili;

per quanto concerne il rafforzamento dell'educazione stradale nelle scuole, tutto viene ricondotto al *bonus* di due punti sulla patente per i ragazzi che abbiano frequentato corsi sulla sicurezza stradale mentre temi quali la mobilità sostenibile non vengono neanche ipotizzati;

a chiusura del provvedimento, l'ampia delega legislativa per il riordino complessivo della materia, risulta per alcuni versi eccessivamente discrezionale, poiché la formulazione di alcuni principi di delega sembrano piuttosto costituire degli oggetti della delega. Il Comitato per la Legislazione rileva come tale aspetto sia un problema laddove la giurisprudenza della Corte costituzionale chiarisce che le deleghe di riordino normativo concedono al legislatore delegato « un limitato margine di discrezionalità per l'introduzione di soluzioni innovative, le quali devono comunque attenersi strettamente ai principi e criteri direttivi enunciati dal legislatore delegante » (sentenza n. 61 del 2021 e n. 80 del 2012),

impegna il Governo:

nell'attuazione del principio di carattere generale relativo alla sicurezza stradale, a ricomprendere anche il miglioramento delle procedure di registrazione, indagine e analisi degli scontri stradali, con l'obiettivo di identificarne le cause e sviluppare le strategie più efficaci per prevenirli.

9/1435-A/41. Mauri.

La Camera

impegna il Governo:

in attuazione del principio di carattere generale relativo alla sicurezza stradale, a promuovere il miglioramento delle procedure di registrazione, indagine e analisi degli scontri stradali, con l'obiettivo di identificarne le cause e sviluppare le strategie più efficaci per prevenirli.

9/1435-A/41. (Testo modificato nel corso della seduta) Mauri.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in commento reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada). Un intervento normativo senz'altro necessario in ragione della persistenza nel nostro Paese di livelli troppo elevati di scontri stradali. I numeri sono quelli di una strage quotidiana: 3159 morti e 223.475 feriti nel 2022, di cui il 73,4 per cento in ambito urbano. Vite e famiglie distrutte ma anche un costo sociale assolutamente inaccettabile: circa 18 miliardi l'anno, l'1 per cento circa del Pil italiano, a causa degli scontri stradali;

l'Italia è uno tra i pochi Paesi europei in cui gli scontri stradali in ambito urbano continuano a crescere: 28,9 morti per milione di abitanti, il doppio rispetto alla Germania (15,7 morti per milione di abitanti) il triplo rispetto alla Gran Bretagna (10,9 morti per milione di abitanti);

tutto ciò si traduce nella paura di muoversi a piedi e in bicicletta nelle nostre città, nel disincentivo alla mobilità attiva. In audizione sul provvedimento alcuni esperti hanno messo in luce che uno studio promosso dal *Policy Studies Institute* di Londra, che riguarda 15 Paesi del mondo, evidenzia come i genitori italiani accompagnano i propri figli a scuola molto più rispetto agli altri Paesi Europei. L'autonomia di spostamento dei bambini italiani nell'andare a scuola è passata dall'11 per cento nel 2002 al 7 per cento nel 2010. Per

fornire un metro di paragone, l'autonomia dei bambini inglesi è al 41 per cento e quella dei tedeschi al 40 per cento;

le città sono il palcoscenico su cui saranno maggiori gli impatti derivanti dai cambiamenti climatici e dalle grandi migrazioni economiche e sociali. Evidentemente la mobilità urbana assume un rilievo centrale in tale scenario e diventa uno dei *driver* principali per una transizione ecologica che tenga insieme le esigenze sociali ed economiche dei cittadini;

per questo il provvedimento risulta deludente laddove non coglie l'opportunità di accompagnare e governare i cambiamenti culturali e sociali in atto e invece continua a proporre una visione centrata sull'uso dell'automobile laddove inasprisce le pene per comportamenti nocivi ma riduce i controlli e le sanzioni per eccesso di velocità;

inoltre il provvedimento va ad incidere sull'autonomia dei Comuni nell'accertamento delle violazioni mediante dispositivi di controllo elettronico e nella istituzione e regolamentazione delle ZTL, strumento fondamentale per la sostenibilità nella mobilità urbana;

non sono, quindi, affrontate le criticità connesse ad una visione in cui la macchina è l'unico mezzo al centro della pianificazione della mobilità ma, al contrario, si rischia di rafforzare le sperequazioni esistenti nell'uso della strada come spazio pubblico. Soprattutto non centra l'obiettivo di poter mettere le basi di una mobilità urbana che possa rispondere alle esigenze attuali, con visioni a lungo termine e strategia che tengano conto anche delle *best practices* a livello internazionale, poiché si introducono restrizioni e limitazioni per la micromobilità elettrica mentre sulla ciclabilità si determina una potenziale riduzione della capacità tecnica e amministrativa dei Comuni in materia di progetti e appalti di infrastrutture ciclabili;

per quanto concerne il rafforzamento dell'educazione stradale nelle scuole, tutto viene ricondotto al *bonus* di due punti sulla patente per i ragazzi che abbiano

frequentato corsi sulla sicurezza stradale mentre temi quali la mobilità sostenibile non vengono neanche ipotizzati;

a chiusura del provvedimento, l'ampia delega legislativa per il riordino complessivo della materia, risulta per alcuni versi eccessivamente discrezionale, poiché la formulazione di alcuni principi di delega sembrano piuttosto costituire degli oggetti della delega. Il Comitato per la Legislazione rileva come tale aspetto sia un problema laddove la giurisprudenza della Corte costituzionale chiarisce che le deleghe di riordino normativo concedono al legislatore delegato « un limitato margine di discrezionalità per l'introduzione di soluzioni innovative, le quali devono comunque attenersi strettamente ai principi e criteri direttivi enunciati dal legislatore delegante » (sentenza n. 61 del 2021 e n. 80 del 2012),

impegna il Governo

a prevedere che nell'attuazione del principio di carattere direttivo relativo alla riorganizzazione delle disposizioni del codice della strada si tenga conto anche delle previsioni del Piano globale per la sicurezza stradale adottato dall'organizzazione Mondiale della Sanità.

9/1435-A/42. Stumpo.

La Camera

impegna il Governo

a prevedere che nell'attuazione del principio di carattere direttivo relativo alla riorganizzazione delle disposizioni del codice della strada si tenga conto anche delle previsioni del Piano globale per la sicurezza stradale adottato dall'organizzazione Mondiale della Sanità.

9/1435-A/42. (Testo modificato nel corso della seduta) Stumpo.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in commento reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del

1992 (Nuovo codice della strada). Un intervento normativo senz'altro necessario in ragione della persistenza nel nostro Paese di livelli troppo elevati di scontri stradali. I numeri sono quelli di una strage quotidiana: 3159 morti e 223.475 feriti nel 2022, di cui il 73,4 per cento in ambito urbano. Vite e famiglie distrutte ma anche un costo sociale assolutamente inaccettabile: circa 18 miliardi l'anno, l'1 circa del Pil italiano, a causa degli scontri stradali;

l'Italia è uno tra i pochi Paesi europei in cui gli scontri stradali in ambito urbano continuano a crescere: 28,9 morti per milione di abitanti, il doppio rispetto alla Germania (15,7 morti per milione di abitanti) il triplo rispetto alla Gran Bretagna (10,9 morti per milione di abitanti);

tutto ciò si traduce nella paura di muoversi a piedi e in bicicletta nelle nostre città, nel disincentivo alla mobilità attiva. In audizione sul provvedimento alcuni esperti hanno messo in luce che uno studio promosso dal *Policy Studies Institute* di Londra, che riguarda 15 Paesi del mondo, evidenzia come i genitori italiani accompagnano i propri figli a scuola molto più rispetto agli altri Paesi Europei. L'autonomia di spostamento dei bambini italiani nell'andare a scuola è passata dall'11 per cento nel 2002 al 7 per cento nel 2010. Per fornire un metro di paragone, l'autonomia dei bambini inglesi è al 41 per cento e quella dei tedeschi al 40 per cento;

le città sono il palcoscenico su cui saranno maggiori gli impatti derivanti dai cambiamenti climatici e dalle grandi migrazioni economiche e sociali. Evidentemente la mobilità urbana assume un rilievo centrale in tale scenario e diventa uno dei *driver* principali per una transizione ecologica che tenga insieme le esigenze sociali ed economiche dei cittadini;

per questo il provvedimento risulta deludente laddove non coglie l'opportunità di accompagnare e governare i cambiamenti culturali e sociali in atto e invece continua a proporre una visione centrata sull'uso — dell'automobile laddove inasprisce le pene per comportamenti nocivi ma

riduce i controlli e le sanzioni per eccesso di velocità;

inoltre il provvedimento va ad incidere sull'autonomia dei Comuni nell'accertamento delle violazioni mediante dispositivi di controllo elettronico e nella istituzione e regolamentazione delle ZTL, strumento fondamentale per la sostenibilità nella mobilità urbana;

non sono, quindi, affrontate le criticità connesse ad una visione in cui la macchina è l'unico mezzo al centro della pianificazione della mobilità ma, al contrario, si rischia di rafforzare le sperequazioni esistenti nell'uso della strada come spazio pubblico. Soprattutto non centra l'obiettivo di poter mettere le basi di una mobilità urbana che possa rispondere alle esigenze attuali, con visioni a lungo termine e strategia che tengano conto anche delle *best practices* a livello internazionale, poiché si introducono restrizioni e limitazioni per la micromobilità elettrica mentre sulla ciclabilità si determina una potenziale riduzione della capacità tecnica e amministrativa dei Comuni in materia di progetti e appalti di infrastrutture ciclabili;

per quanto concerne il rafforzamento dell'educazione stradale nelle scuole, tutto viene ricondotto al *bonus* di due punti sulla patente per i ragazzi che abbiano frequentato corsi sulla sicurezza stradale mentre temi quali la mobilità sostenibile non vengono neanche ipotizzati;

a chiusura del provvedimento, l'ampia delega legislativa per il riordino complessivo della materia, risulta per alcuni versi eccessivamente discrezionale, poiché la formulazione di alcuni principi di delega sembrano piuttosto costituire degli oggetti della delega. Il Comitato per la Legislazione rileva come tale aspetto sia un problema laddove la giurisprudenza della Corte costituzionale chiarisce che le deleghe di riordino normativo concedono al legislatore delegato « un limitato margine di discrezionalità per l'introduzione di soluzioni innovative, le quali devono comunque attenersi strettamente ai principi e criteri direttivi

enunciati dal legislatore delegante » (sentenza n. 61 del 2021 e n. 80 del 2012),

impegna il Governo

a prevedere che il principio di carattere direttivo relativo alla riorganizzazione delle disposizioni del codice della strada, con riferimento ai poteri dello Stato nei confronti degli enti proprietari e gestori delle strade, sia realizzato nel rispetto delle vigenti competenze in materia di pianificazione, programmazione e gestione della mobilità sostenibile in ambito urbano ed extraurbano.

9/1435-A/**43**. Fornaro.

La Camera

impegna il Governo

a prevedere che il principio di carattere direttivo relativo alla riorganizzazione delle disposizioni del codice della strada, con riferimento ai poteri dello Stato nei confronti degli enti proprietari e gestori delle strade, sia realizzato nel rispetto delle vigenti competenze in materia di pianificazione, programmazione e gestione della mobilità sostenibile in ambito urbano ed extraurbano.

9/1435-A/**43**. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Fornaro.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in commento reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada). Un intervento normativo senz'altro necessario in ragione della persistenza nel nostro Paese di livelli troppo elevati di scontri stradali. I numeri sono quelli di una strage quotidiana: 3159 morti e 223.475 feriti nel 2022, di cui il 73,4 per cento in ambito urbano. Vite e famiglie distrutte ma anche un costo sociale assolutamente inaccettabile: circa 18 miliardi l'anno, l'1 per cento circa del Pil italiano, a causa degli scontri stradali;

l'Italia è uno tra i pochi Paesi europei in cui gli scontri stradali in ambito urbano continuano a crescere: 28,9 morti per milione di abitanti, il doppio rispetto alla Germania (15,7 morti per milione di abitanti) il triplo rispetto alla Gran Bretagna (10,9 morti per milione di abitanti);

tutto ciò si traduce nella paura di muoversi a piedi e in bicicletta nelle nostre città, nel disincentivo alla mobilità attiva. In audizione sul provvedimento alcuni esperti hanno messo in luce che uno studio promosso dal *Policy Studies Institute* di Londra, che riguarda 15 Paesi del mondo, evidenzia come i genitori italiani accompagnano i propri figli a scuola molto più rispetto agli altri Paesi Europei. L'autonomia di spostamento dei bambini italiani nell'andare a scuola è passata dall'11 per cento nel 2002 al 7 per cento nel 2010. Per fornire un metro di paragone, l'autonomia dei bambini inglesi è al 41 per cento e quella dei tedeschi al 40 per cento;

le città sono il palcoscenico su cui saranno maggiori gli impatti derivanti dai cambiamenti climatici e dalle grandi migrazioni economiche e sociali. Evidentemente la mobilità urbana assume un rilievo centrale in tale scenario e diventa uno dei *driver* principali per una transizione ecologica che tenga insieme le esigenze sociali ed economiche dei cittadini;

per questo il provvedimento risulta deludente laddove non coglie l'opportunità di accompagnare e governare i cambiamenti culturali e sociali in atto e invece continua a proporre una visione centrata sull'uso dell'automobile laddove inasprisce le pene per comportamenti nocivi ma riduce i controlli e le sanzioni per eccesso di velocità;

inoltre il provvedimento va ad incidere sull'autonomia dei Comuni nell'accertamento delle violazioni mediante dispositivi di controllo elettronico e nella istituzione e regolamentazione delle ZTL, strumento fondamentale per la sostenibilità nella mobilità urbana;

non sono, quindi, affrontate le criticità connesse ad una visione in cui la

macchina è l'unico mezzo al centro della pianificazione della mobilità ma, al contrario, si rischia di rafforzare le sperequazioni esistenti nell'uso della strada come spazio pubblico. Soprattutto non centra l'obiettivo di poter mettere le basi di una mobilità urbana che possa rispondere alle esigenze attuali, con visioni a lungo termine e strategia che tengano conto anche delle *best practices* a livello internazionale, poiché si introducono restrizioni e limitazioni per la micromobilità elettrica mentre sulla ciclabilità si determina una potenziale riduzione della capacità tecnica e amministrativa dei Comuni in materia di progetti e appalti di infrastrutture ciclabili;

la maggior parte delle vittime di scontro stradale si registra in ambito urbano, che si configura quindi come un elemento imprescindibile di analisi per il miglioramento delle condizioni di sicurezza;

l'articolo 35, al comma 3, lettera *t*) attribuisce al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il compito di predisporre linee guida e di indirizzo destinate alle amministrazioni locali, concernenti la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e arredi urbani finalizzate anche alla sicurezza degli utilizzatori di veicoli a 2 ruote, che rischia, da un lato, di risultare parziale in relazione ad una pianificazione urbana orientata alla mobilità sostenibile e, dall'altro lato, di non tener conto del lavoro fatto dalle amministrazioni con i PUMS,

impegna il Governo

ad elaborare le linee guida, d'intesa con la Conferenza Unificata, secondo il principio della leale collaborazione, perseguendo l'obiettivo di realizzare una pianificazione urbana orientata alla mobilità, con l'obiettivo di ridurre la dipendenza dall'auto privata, promuovendo la riqualificazione dei quartieri a misura d'uomo, con servizi e attività accessibili a piedi o in bicicletta, e la promozione di modelli di sviluppo urbano secondo l'approccio delle « Città a 15 minuti ».

9/1435-A/44. Simiani.

La Camera

impegna il Governo

ad elaborare le linee guida, d'intesa con la Conferenza Unificata, secondo il principio della leale collaborazione, perseguendo l'obiettivo di realizzare una pianificazione urbana orientata alla mobilità, con l'obiettivo di ridurre la dipendenza dall'auto privata, promuovendo la riqualificazione dei quartieri a misura d'uomo, con servizi e attività accessibili a piedi o in bicicletta, e la promozione di modelli di sviluppo urbano secondo l'approccio delle « Città a 15 minuti ».

9/1435-A/44. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Simiani.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in commento reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada). Un intervento normativo senz'altro necessario in ragione della persistenza nel nostro Paese di livelli troppo elevati di scontri stradali. I numeri sono quelli di una strage quotidiana: 3159 morti e 223.475 feriti nel 2022, di cui il 73,4 per cento in ambito urbano. Vite e famiglie distrutte ma anche un costo sociale assolutamente inaccettabile: circa 18 miliardi l'anno, l'1 per cento circa del Pil italiano, a causa degli scontri stradali;

l'Italia è uno tra i pochi Paesi europei in cui gli scontri stradali in ambito urbano continuano a crescere: 28,9 morti per milione di abitanti, il doppio rispetto alla Germania (15,7 morti per milione di abitanti) il triplo rispetto alla Gran Bretagna (10,9 morti per milione di abitanti);

tutto ciò si traduce nella paura di muoversi a piedi e in bicicletta nelle nostre città, nel disincentivo alla mobilità attiva. In audizione sul provvedimento alcuni esperti hanno messo in luce che uno studio promosso dal *Policy Studies Institute* di Londra, che riguarda 15 Paesi del mondo, evidenzia come i genitori italiani accompa-

gnano i propri figli a scuola molto più rispetto agli altri Paesi Europei. L'autonomia di spostamento dei bambini italiani nell'andare a scuola è passata dall'11 per cento nel 2002 al 7 per cento nel 2010. Per fornire un metro di paragone, l'autonomia dei bambini inglesi è al 41 per cento e quella dei tedeschi al 40 per cento;

le città sono il palcoscenico su cui saranno maggiori gli impatti derivanti dai cambiamenti climatici e dalle grandi migrazioni economiche e sociali. Evidentemente la mobilità urbana assume un rilievo centrale in tale scenario e diventa uno dei *driver* principali per una transizione ecologica che tenga insieme le esigenze sociali ed economiche dei cittadini;

per questo il provvedimento risulta deludente laddove non coglie l'opportunità di accompagnare e governare i cambiamenti culturali e sociali in atto e invece continua a proporre una visione centrata sull'uso dell'automobile laddove inasprisce le pene per comportamenti nocivi ma riduce i controlli e le sanzioni per eccesso di velocità;

inoltre il provvedimento va ad incidere sull'autonomia dei Comuni nell'accertamento delle violazioni mediante dispositivi di controllo elettronico e nella istituzione e regolamentazione delle ZTL, strumento fondamentale per la sostenibilità nella mobilità urbana;

non sono, quindi, affrontate le criticità connesse ad una visione in cui la macchina è l'unico mezzo al centro della pianificazione della mobilità ma, al contrario, si rischia di rafforzare le sperequazioni esistenti nell'uso della strada come spazio pubblico. Soprattutto non centra l'obiettivo di poter mettere le basi di una mobilità urbana che possa rispondere alle esigenze attuali, con visioni a lungo termine e strategia che tengano conto anche delle *best practices* a livello internazionale, poiché si introducono restrizioni e limitazioni per la micromobilità elettrica mentre sulla ciclabilità si determina una potenziale riduzione della capacità tecnica e amministrativa dei Comuni in materia di progetti e appalti di infrastrutture ciclabili;

la maggior parte delle vittime di scontro stradale si registra in ambito urbano, che si configura quindi come un elemento imprescindibile di analisi per il miglioramento delle condizioni di sicurezza;

L'articolo 35, al comma 3, lettera t) attribuisce al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il compito di predisporre linee guida e di indirizzo destinate alle amministrazioni locali, concernenti la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e arredi urbani finalizzate anche alla sicurezza degli utilizzatori di veicoli a 2 ruote, che rischia, da un lato, di risultare parziale in relazione ad una pianificazione urbana orientata alla mobilità sostenibile e, dall'altro lato, di non tener conto del lavoro fatto dalle amministrazioni con i PUMS,

impegna il Governo

ad elaborare le linee guida secondo il principio della leale collaborazione con gli altri livelli di governo del territorio, perseguendo l'obiettivo di realizzare una pianificazione urbana orientata alla mobilità, mediante l'integrazione degli strumenti di pianificazione urbanistica e della mobilità, quali ad esempio i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS), i relativi piani di settore (della logistica, della sosta, della ciclabilità, e altro), i Piani Spostamento Casa-Lavoro delle aziende per guidare in modo coordinato lo sviluppo urbano e la gestione della mobilità.

9/1435-A/45. Sarracino.

La Camera

impegna il Governo

ad elaborare le linee guida secondo il principio della leale collaborazione con gli altri livelli di governo del territorio, perseguendo l'obiettivo di realizzare una pianificazione urbana orientata alla mobilità, mediante l'integrazione degli strumenti di pianificazione urbanistica e della mobilità, quali ad esempio i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS), i relativi piani di

settore (della logistica, della sosta, della ciclabilità, e altro), i Piani Spostamento Casa-Lavoro delle aziende per guidare in modo coordinato lo sviluppo urbano e la gestione della mobilità.

9/1435-A/45. (Testo modificato nel corso della seduta) Sarracino.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in commento reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada). Un intervento normativo senz'altro necessario in ragione della persistenza nel nostro Paese di livelli troppo elevati di scontri stradali. I numeri sono quelli di una strage quotidiana: 3159 morti e 223.475 feriti nel 2022, di cui il 73,4 per cento in ambito urbano. Vite e famiglie distrutte ma anche un costo sociale assolutamente inaccettabile: circa 18 miliardi l'anno, l'1 per cento circa del Pil italiano, a causa degli scontri stradali;

l'Italia è uno tra i pochi Paesi europei in cui gli scontri stradali in ambito urbano continuano a crescere: 28,9 morti per milione di abitanti, il doppio rispetto alla Germania (15,7 morti per milione di abitanti) il triplo rispetto alla Gran Bretagna (10,9 morti per milione di abitanti);

tutto ciò si traduce nella paura di muoversi a piedi e in bicicletta nelle nostre città, nel disincentivo alla mobilità attiva. In audizione sul provvedimento alcuni esperti hanno messo in luce che uno studio promosso dal Policy Studies Institute di Londra, che riguarda 15 Paesi del mondo, evidenzia come i genitori italiani accompagnano i propri figli a scuola molto più rispetto agli altri Paesi Europei. L'autonomia di spostamento dei bambini italiani nell'andare a scuola è passata dall'11 per cento nel 2002 al 7 per cento nel 2010. Per fornire un metro di paragone, l'autonomia dei bambini inglesi è al 41 per cento e quella dei tedeschi al 40 per cento;

le città sono il palcoscenico su cui saranno maggiori gli impatti derivanti dai cambiamenti climatici e dalle grandi mi-

grazioni economiche e sociali. Evidentemente la mobilità urbana assume un rilievo centrale in tale scenario e diventa uno dei driver principali per una transizione ecologica che tenga insieme le esigenze sociali ed economiche dei cittadini;

per questo il provvedimento risulta deludente laddove non coglie l'opportunità di accompagnare e governare i cambiamenti culturali e sociali in atto e invece continua a proporre una visione centrata sull'uso dell'automobile laddove inasprisce le pene per comportamenti nocivi ma riduce i controlli e le sanzioni per eccesso di velocità;

inoltre il provvedimento va ad incidere sull'autonomia dei Comuni nell'accertamento delle violazioni mediante dispositivi di controllo elettronico e nella istituzione e regolamentazione delle ZTL, strumento fondamentale per la sostenibilità nella mobilità urbana;

non sono, quindi, affrontate le criticità connesse ad una visione in cui la macchina è l'unico mezzo al centro della pianificazione della mobilità ma, al contrario, si rischia di rafforzare le sperequazioni esistenti nell'uso della strada come spazio pubblico. Soprattutto non centra l'obiettivo di poter mettere le basi di una mobilità urbana che possa rispondere alle esigenze attuali, con visioni a lungo termine e strategia che tengano conto anche delle *best practices* a livello internazionale, poiché si introducono restrizioni e limitazioni per la micromobilità elettrica mentre sulla ciclabilità si determina una potenziale riduzione della capacità tecnica e amministrativa dei Comuni in materia di progetti e appalti di infrastrutture ciclabili;

la maggior parte delle vittime di scontro stradale si registra in ambito urbano, che si configura quindi come un elemento imprescindibile di analisi per il miglioramento delle condizioni di sicurezza;

l'articolo 35, al comma 3, lettera t) attribuisce al Mit il compito di predisporre linee guida e di indirizzo destinate alle amministrazioni locali, concernenti la pro-

gettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e arredi urbani finalizzate anche alla sicurezza degli utilizzatori di veicoli a 2 ruote, che rischia, da un lato, di risultare parziale in relazione ad una pianificazione urbana orientata alla mobilità sostenibile e, dall'altro lato, di non tener conto del lavoro fatto dalle amministrazioni con i PUMS,

impegna il Governo

a predisporre le linee guida e di indirizzo secondo il principio della leale collaborazione, perseguendo l'obiettivo di promozione delle « Zone 30 », aree in cui il limite di velocità è ridotto a 30 km/h, con ridisegno delle infrastrutture stradali e rafforzamento dei controlli sul rispetto delle regole di comportamento in strada, al fine di moderare la velocità del traffico e rendere le strade più sicure e accessibili per tutti gli utenti.

9/1435-A/46. Morassut.

La Camera,

premessi che:

il provvedimento in commento reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada). Un intervento normativo senz'altro necessario in ragione della persistenza nel nostro Paese di livelli troppo elevati di scontri stradali. I numeri sono quelli di una strage quotidiana: 3159 morti e 223.475 feriti nel 2022, di cui il 73,4 per cento in ambito urbano. Vite e famiglie distrutte ma anche un costo sociale assolutamente inaccettabile: circa 18 miliardi l'anno, l'1 per cento circa del Pil italiano, a causa degli scontri stradali;

l'Italia è uno tra i pochi Paesi europei in cui gli scontri stradali in ambito urbano continuano a crescere: 28,9 morti per milione di abitanti, il doppio rispetto alla Germania (15,7. morti per milione di abitanti) il triplo rispetto alla Gran Bretagna (10,9 morti per milione di abitanti);

tutto ciò si traduce nella paura di muoversi a piedi e in bicicletta nelle nostre città, nel disincentivo alla mobilità attiva.

In audizione sul provvedimento alcuni esperti hanno messo in luce che uno studio promosso dal Policy Studies Institute di Londra, che riguarda 15 Paesi del mondo, evidenzia come i genitori italiani accompagnano i propri figli a scuola molto più rispetto agli altri Paesi Europei. L'autonomia di spostamento dei bambini italiani nell'andare a scuola è passata dall'11 per cento nel 2002 al 7 per cento nel 2010. Per fornire un metro di paragone, l'autonomia dei bambini inglesi è al 41 per cento e quella dei tedeschi al 40 per cento;

le città sono il palcoscenico su cui saranno maggiori gli impatti derivanti dai cambiamenti climatici e dalle grandi migrazioni economiche e sociali. Evidentemente la mobilità urbana assume un rilievo centrale in tale scenario e diventa uno dei driver principali per una transizione ecologica che tenga insieme le esigenze sociali ed economiche dei cittadini;

per questo il provvedimento risulta deludente laddove non coglie l'opportunità di accompagnare e governare i cambiamenti culturali e sociali in atto e invece continua a proporre una visione centrata sull'uso dell'automobile laddove inasprisce le pene per comportamenti nocivi ma riduce i controlli e le sanzioni per eccesso di velocità;

inoltre il provvedimento va ad incidere sull'autonomia dei Comuni nell'accertamento delle violazioni mediante dispositivi di controllo elettronico e nella istituzione e regolamentazione delle ZTL, strumento fondamentale per la sostenibilità nella mobilità urbana;

non sono, quindi, affrontate le criticità connesse ad una visione in cui la macchina è l'unico mezzo al centro della pianificazione della mobilità ma, al contrario, si rischia di rafforzare le sperequazioni esistenti nell'uso della strada come spazio pubblico. Soprattutto non centra l'obiettivo di poter mettere le basi di una mobilità urbana che possa rispondere alle esigenze attuali, con visioni a lungo termine e strategia che tengano conto anche delle *best practices* a livello internazionale, poiché si

introducono restrizioni e limitazioni per la micromobilità elettrica mentre sulla ciclabilità si determina una potenziale riduzione della capacità tecnica e amministrativa dei Comuni in materia di progetti e appalti di infrastrutture ciclabili;

la maggior parte delle vittime di scontro stradale si registra in ambito urbano, che si configura quindi come un elemento imprescindibile di analisi per il miglioramento delle condizioni di sicurezza;

l'articolo 35, al comma 3, lettera *t*) attribuisce al Mit il compito di predisporre linee guida e di indirizzo destinate alle amministrazioni locali, concernenti la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e arredi urbani finalizzate anche alla sicurezza degli utilizzatori di veicoli a 2 ruote, che rischia, da un lato, di risultare parziale in relazione ad una pianificazione urbana orientata alla mobilità sostenibile e, dall'altro lato, di non tener conto del lavoro fatto dalle amministrazioni con i PUMS,

impegna il Governo

a predisporre le linee guida destinate alle amministrazioni locali, secondo il principio della leale collaborazione, perseguendo l'obiettivo di promozione della mobilità inclusiva, attraverso l'implementazione di politiche di trasporto che tengano conto delle esigenze di tutti gli utenti della strada, compresi i cosiddetti utenti vulnerabili.

9/1435-A/**47**. Girelli.

La Camera

impegna il Governo

a considerare positivamente l'obiettivo di promozione della mobilità inclusiva, attraverso l'implementazione di politiche di trasporto che tengano conto delle esigenze di tutti gli utenti della strada, compresi i cosiddetti utenti vulnerabili.

9/1435-A/**47**. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Girelli.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in commento reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada). Un intervento normativo senz'altro necessario in ragione della persistenza nel nostro Paese di livelli troppo elevati di scontri stradali. I numeri sono quelli di una strage quotidiana: 3159 morti e 223.475 feriti nel 2022, di cui il 73,4 per cento in ambito urbano. Vite e famiglie distrutte ma anche un costo sociale assolutamente inaccettabile: circa 18 miliardi l'anno, l'1 per cento circa del Pil italiano, a causa degli scontri stradali;

l'Italia è uno tra i pochi Paesi europei in cui gli scontri stradali in ambito urbano continuano a crescere: 28,9 morti per milione di abitanti, il doppio rispetto alla Germania (15,7 morti per milione di abitanti) il triplo rispetto alla Gran Bretagna (10,9 morti per milione di abitanti);

tutto ciò si traduce nella paura di muoversi a piedi e in bicicletta nelle nostre città, nel disincentivo alla mobilità attiva. In audizione sul provvedimento alcuni esperti hanno messo in luce che uno studio promosso dal Policy Studies Institute di Londra, che riguarda 15 Paesi del mondo, evidenzia come i genitori italiani accompagnano i propri figli a scuola molto più rispetto agli altri Paesi Europei. L'autonomia di spostamento dei bambini italiani nell'andare a scuola è passata dall'11 per cento nel 2002 al 7 per cento nel 2010. Per fornire un metro di paragone, l'autonomia dei bambini inglesi è al 41 per cento e quella dei tedeschi al 40 per cento;

le città sono il palcoscenico su cui saranno maggiori gli impatti derivanti dai cambiamenti climatici e dalle grandi migrazioni economiche e sociali. Evidentemente la mobilità urbana assume un rilievo centrale in tale scenario e diventa uno dei driver principali per una transizione ecologica che tenga insieme le esigenze sociali ed economiche dei cittadini;

per questo il provvedimento risulta deludente laddove non coglie l'opportunità

di accompagnare e governare i cambiamenti culturali e sociali in atto e invece continua a proporre una visione centrata sull'uso dell'automobile laddove inasprisce le pene per comportamenti nocivi ma riduce i controlli e le sanzioni per eccesso di velocità;

inoltre il provvedimento va ad incidere sull'autonomia dei Comuni nell'accertamento delle violazioni mediante dispositivi di controllo elettronico e nella istituzione e regolamentazione delle ZTL, strumento fondamentale per la sostenibilità nella mobilità urbana;

non sono, quindi, affrontate le criticità connesse ad una visione in cui la macchina è l'unico mezzo al centro della pianificazione della mobilità ma, al contrario, si rischia di rafforzare le sperequazioni esistenti nell'uso della strada come spazio pubblico. Soprattutto non centra l'obiettivo di poter mettere le basi di una mobilità urbana che possa rispondere alle esigenze attuali, con visioni a lungo termine e strategia che tengano conto anche delle *best practices* a livello internazionale, poiché si introducono restrizioni e limitazioni per la micromobilità elettrica mentre sulla ciclabilità si determina una potenziale riduzione della capacità tecnica e amministrativa dei Comuni in materia di progetti e appalti di infrastrutture ciclabili;

la maggior parte delle vittime di scontro stradale si registra in ambito urbano, che si configura quindi come un elemento imprescindibile di analisi per il miglioramento delle condizioni di sicurezza;

l'articolo 35, al comma 3, lettera *t*) attribuisce al Mit il compito di predisporre linee guida e di indirizzo destinate alle amministrazioni locali, concernenti la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e arredi urbani finalizzate anche alla sicurezza degli utilizzatori di veicoli a 2 ruote, che rischia, da un lato, di risultare parziale in relazione ad una pianificazione urbana orientata alla mobilità sostenibile e,

dall'altro lato, di non tener conto del lavoro fatto dalle amministrazioni con i PUMS,

impegna il Governo

a predisporre le linee guida e di indirizzo destinate alle amministrazioni locali, secondo il principio della leale collaborazione, perseguendo l'obiettivo di implementazione di tecnologie avanzate per migliorare l'accessibilità e la mobilità, come le applicazioni per *smartphone* che forniscono informazioni in tempo reale sul trasporto pubblico e le soluzioni di mobilità condivisa.

9/1435-A/48. Forattini.

La Camera

impegna il Governo

a predisporre le linee guida e di indirizzo destinate alle amministrazioni locali, secondo il principio della leale collaborazione, perseguendo l'obiettivo di implementazione di tecnologie avanzate per migliorare l'accessibilità e la mobilità, come le applicazioni per *smartphone* che forniscono informazioni in tempo reale sul trasporto pubblico e le soluzioni di mobilità condivisa.

9/1435-A/48. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Forattini.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in commento reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada). Un intervento normativo senz'altro necessario in ragione della persistenza nel nostro Paese di livelli troppo elevati di scontri stradali. I numeri sono quelli di una strage quotidiana: 3159 morti e 223.475 feriti nel 2022, di cui il 73,4 per cento in ambito urbano. Vite e famiglie distrutte ma anche un costo sociale assolutamente inaccettabile: circa 18 miliardi l'anno, l'1 per cento circa del Pil italiano, a causa degli scontri stradali;

l'Italia è uno tra i pochi Paesi europei in cui gli scontri stradali in ambito urbano continuano a crescere: 28,9 morti per milione di abitanti, il doppio rispetto alla Germania (15,7 morti per milione di abitanti) il triplo rispetto alla Gran Bretagna (10,9 morti per milione di abitanti);

tutto ciò si traduce nella paura di muoversi a piedi e in bicicletta nelle nostre città, nel disincentivo alla mobilità attiva. In audizione sul provvedimento alcuni esperti hanno messo in luce che uno studio promosso dal Policy Studies Institute di Londra, che riguarda 15 Paesi del mondo, evidenzia come i genitori italiani accompagnano i propri figli a scuola molto più rispetto agli altri Paesi Europei. L'autonomia di spostamento dei bambini italiani nell'andare a scuola è passata dall'11 per cento nel 2002 al 7 per cento nel 2010. Per fornire un metro di paragone, l'autonomia dei bambini inglesi è al 41 per cento e quella dei tedeschi al 40 per cento;

le città sono il palcoscenico su cui saranno maggiori gli impatti derivanti dai cambiamenti climatici e dalle grandi migrazioni economiche e sociali. Evidentemente la mobilità urbana assume un rilievo centrale in tale scenario e diventa uno dei driver principali per una transizione ecologica che tenga insieme le esigenze sociali ed economiche dei cittadini;

per questo il provvedimento risulta deludente laddove non coglie l'opportunità di accompagnare e governare i cambiamenti culturali e sociali in atto e invece continua a proporre una visione centrata sull'uso dell'automobile laddove inasprisce le pene per comportamenti nocivi ma riduce i controlli e le sanzioni per eccesso di velocità;

inoltre il provvedimento va ad incidere sull'autonomia dei Comuni nell'accertamento delle violazioni mediante dispositivi di controllo elettronico e nella istituzione e regolamentazione delle ZTL, strumento fondamentale per la sostenibilità nella mobilità urbana;

non sono, quindi, affrontate le criticità connesse ad una visione in cui la

macchina è l'unico mezzo al centro della pianificazione della mobilità ma, al contrario, si rischia di rafforzare le sperequazioni esistenti nell'uso della strada come spazio pubblico. Soprattutto non centra l'obiettivo di poter mettere le basi di una mobilità urbana che possa rispondere alle esigenze attuali, con visioni a lungo termine e strategia che tengano conto anche delle *best practices* a livello internazionale, poiché si introducono restrizioni e limitazioni per la micromobilità elettrica mentre sulla ciclabilità si determina una potenziale riduzione della capacità tecnica e amministrativa dei Comuni in materia di progetti e appalti di infrastrutture ciclabili;

la maggior parte delle vittime di scontro stradale si registra in ambito urbano, che si configura quindi come un elemento imprescindibile di analisi per il miglioramento delle condizioni di sicurezza;

l'articolo 35, al comma 3, lettera *t*) attribuisce al Mit il compito di predisporre linee guida e di indirizzo destinate alle amministrazioni locali, concernenti la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e arredi urbani finalizzate anche alla sicurezza degli utilizzatori di veicoli a 2 ruote, che rischia, da un lato, di risultare parziale in relazione ad una pianificazione urbana orientata alla mobilità sostenibile e, dall'altro lato, di non tener conto del lavoro fatto dalle amministrazioni con i PUMS,

impegna il Governo

a predisporre le linee guida e di indirizzo destinate alle amministrazioni locali, secondo il principio della leale collaborazione, perseguendo l'obiettivo, tra l'altro, di regolamentazione avanzata degli incroci semaforici, per conseguire il miglioramento della gestione del traffico, con possibilità di adattare i cicli semaforici in tempo reale per evitare fenomeni di congestione, dare priorità a correnti di traffico specifiche, con riferimento alla micromobilità e ciclabilità.

9/1435-A/49. Fossi.

La Camera

impegna il Governo

a predisporre le linee guida e di indirizzo destinate alle amministrazioni locali, secondo il principio della leale collaborazione, perseguendo l'obiettivo, tra l'altro, di regolamentazione avanzata degli incroci semaforici, per conseguire il miglioramento della gestione del traffico, con possibilità di adattare i cicli semaforici in tempo reale per evitare fenomeni di congestione, dare priorità a correnti di traffico specifiche, con riferimento alla micromobilità e ciclabilità.

9/1435-A/49. (Testo modificato nel corso della seduta) Fossi.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in commento reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada). Un intervento normativo senz'altro necessario in ragione della persistenza nel nostro Paese di livelli troppo elevati di scontri stradali. I numeri sono quelli di una strage quotidiana: 3159 morti e 223.475 feriti nel 2022, di cui il 73,4 per cento in ambito urbano. Vite e famiglie distrutte ma anche un costo sociale assolutamente inaccettabile: circa 18 miliardi l'anno, l'1 per cento circa del Pil italiano, a causa degli scontri stradali;

l'Italia è uno tra i pochi Paesi europei in cui gli scontri stradali in ambito urbano continuano a crescere: 28,9 morti per milione di abitanti, il doppio rispetto alla Germania (15,7 morti per milione di abitanti) il triplo rispetto alla Gran Bretagna (10,9 morti per milione di abitanti);

tutto ciò si traduce nella paura di muoversi a piedi e in bicicletta nelle nostre città, nel disincentivo alla mobilità attiva. In audizione sul provvedimento alcuni esperti hanno messo in luce che uno studio promosso dal Policy Studies Institute di Londra, che riguarda 15 Paesi del mondo, evidenzia come i genitori italiani accompa-

gnano i propri figli a scuola molto più rispetto agli altri Paesi Europei. L'autonomia di spostamento dei bambini italiani nell'andare a scuola è passata dall'11 per cento nel 2002 al 7 per cento nel 2010. Per fornire un metro di paragone, l'autonomia dei bambini inglesi è al 41 per cento e quella dei tedeschi al 40 per cento;

le città sono il palcoscenico su cui saranno maggiori gli impatti derivanti dai cambiamenti climatici e dalle grandi migrazioni economiche e sociali. Evidentemente la mobilità urbana assume un rilievo centrale in tale scenario e diventa uno dei driver principali per una transizione ecologica che tenga insieme le esigenze sociali ed economiche dei cittadini;

per questo il provvedimento risulta deludente laddove non coglie l'opportunità di accompagnare e governare i cambiamenti culturali e sociali in atto e invece continua a proporre una visione centrata sull'uso dell'automobile laddove inasprisce le pene per comportamenti nocivi ma riduce i controlli e le sanzioni per eccesso di velocità;

inoltre il provvedimento va ad incidere sull'autonomia dei Comuni nell'accertamento delle violazioni mediante dispositivi di controllo elettronico e nella istituzione e regolamentazione delle ZTL, strumento fondamentale per la sostenibilità nella mobilità urbana;

non sono, quindi, affrontate le criticità connesse ad una visione in cui la macchina è l'unico mezzo al centro della pianificazione della mobilità ma, al contrario, si rischia di rafforzare le sperequazioni esistenti nell'uso della strada come spazio pubblico. Soprattutto non centra l'obiettivo di poter mettere le basi di una mobilità urbana che possa rispondere alle esigenze attuali, con visioni a lungo termine e strategia che tengano conto anche delle *best practices* a livello internazionale, poiché si introducono restrizioni e limitazioni per la micromobilità elettrica mentre sulla ciclabilità si determina una potenziale riduzione della capacità tecnica e amministrativa dei Comuni in materia di progetti e appalti di infrastrutture ciclabili;

la maggior parte delle vittime di scontro stradale si registra in ambito urbano, che si configura quindi come un elemento imprescindibile di analisi per il miglioramento delle condizioni di sicurezza;

l'articolo 35, al comma 3, lettera *t*) attribuisce al Mit il compito di predisporre linee guida e di indirizzo destinate alle amministrazioni locali, concernenti la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e arredi urbani finalizzate anche alla sicurezza degli utilizzatori di veicoli a 2 ruote, che rischia, da un lato, di risultare parziale in relazione ad una pianificazione urbana orientata alla mobilità sostenibile e, dall'altro lato, di non tener conto del lavoro fatto dalle amministrazioni con i PUMS,

impegna il Governo

a predisporre le linee guida e di indirizzo destinate alle amministrazioni locali, secondo il principio della leale collaborazione, perseguendo l'obiettivo del miglioramento della progettazione degli attraversamenti pedonali, ad esempio con riferimento all'eliminazione di ostacoli alla visuale reciproca tra pedoni e conducenti, realizzazione di marciapiedi « avanzati » rispetto agli spazi di sosta.

9/1435-A/**50**. Marino.

La Camera

impegna il Governo

a predisporre le linee guida e di indirizzo destinate alle amministrazioni locali, secondo il principio della leale collaborazione, perseguendo l'obiettivo del miglioramento della progettazione degli attraversamenti pedonali, ad esempio con riferimento all'eliminazione di ostacoli alla visuale reciproca tra pedoni e conducenti, realizzazione di marciapiedi « avanzati » rispetto agli spazi di sosta.

9/1435-A/**50**. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Marino.

La Camera,

premessi che:

il provvedimento in commento reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada). Un intervento normativo senz'altro necessario in ragione della persistenza nel nostro Paese di livelli troppo elevati di scontri stradali. I numeri sono quelli di una strage quotidiana: 3159 morti e 223.475 feriti nel 2022, di cui il 73,4 per cento in ambito urbano. Vite e famiglie distrutte ma anche un costo sociale assolutamente inaccettabile: circa 18 miliardi l'anno, l'1 per cento circa del Pil italiano, a causa degli scontri stradali;

l'Italia è uno tra i pochi Paesi europei in cui gli scontri stradali in ambito urbano continuano a crescere: 28,9 morti per milione di abitanti, il doppio rispetto alla Germania (15,7 morti per milione di abitanti) il triplo rispetto alla Gran Bretagna (10,9 morti per milione di abitanti);

tutto ciò si traduce nella paura di muoversi a piedi e in bicicletta nelle nostre città, nel disincentivo alla mobilità attiva. In audizione sul provvedimento alcuni esperti hanno messo in luce che uno studio promosso dal *Policy Studies Institute* di Londra, che riguarda 15 Paesi del mondo, evidenzia come i genitori italiani accompagnano i propri figli a scuola molto più rispetto agli altri Paesi europei. L'autonomia di spostamento dei bambini italiani nell'andare a scuola è passata dall'11 per cento nel 2002 al 7 per cento nel 2010. Per fornire un metro di paragone, l'autonomia dei bambini inglesi è al 41 per cento e quella dei tedeschi al 40 per cento;

le città sono il palcoscenico su cui saranno maggiori gli impatti derivanti dai cambiamenti climatici e dalle grandi migrazioni economiche e sociali. Evidentemente la mobilità urbana assume un rilievo centrale in tale scenario e diventa uno dei *driver* principali per una transizione ecologica che tenga insieme le esigenze sociali ed economiche dei cittadini;

per questo il provvedimento risulta deludente laddove non coglie l'opportunità

di accompagnare e governare i cambiamenti culturali e sociali in atto e invece continua a proporre una visione centrata sull'uso dell'automobile laddove inasprisce le pene per comportamenti nocivi ma riduce i controlli e le sanzioni per eccesso di velocità;

inoltre il provvedimento va ad incidere sull'autonomia dei comuni nell'accertamento delle violazioni mediante dispositivi di controllo elettronico e nella istituzione e regolamentazione delle Ztl, strumento fondamentale per la sostenibilità nella mobilità urbana;

non sono, quindi, affrontate le criticità connesse ad una visione in cui la macchina è l'unico mezzo al centro della pianificazione della mobilità ma, al contrario, si rischia di rafforzare le sperequazioni esistenti nell'uso della strada come spazio pubblico. Soprattutto non centra l'obiettivo di poter mettere le basi di una mobilità urbana che possa rispondere alle esigenze attuali, con visioni a lungo termine e strategia che tengano conto anche delle *best practices* a livello internazionale, poiché si introducono restrizioni e limitazioni per la micromobilità elettrica mentre sulla ciclabilità si determina una potenziale riduzione della capacità tecnica e amministrativa dei comuni in materia di progetti e appalti di infrastrutture ciclabili;

per quanto concerne il rafforzamento dell'educazione stradale nelle scuole, tutto viene ricondotto al *bonus* di due punti sulla patente per i ragazzi che abbiano frequentato corsi sulla sicurezza stradale mentre temi quali la mobilità sostenibile non vengono neanche ipotizzati;

a chiusura del provvedimento, l'ampia delega legislativa per il riordino complessivo della materia, risulta per alcuni versi eccessivamente discrezionale, poiché la formulazione di alcuni principi di delega sembrano piuttosto costituire degli oggetti della delega. Il Comitato per la Legislazione rileva come tale aspetto sia un problema laddove la giurisprudenza della Corte costituzionale chiarisce che le deleghe di riordino normativo concedono al legislatore

delegato « un limitato margine di discrezionalità per l'introduzione di soluzioni innovative, le quali devono comunque attenersi strettamente ai principi e criteri direttivi enunciati dal legislatore delegante » (sentenza n. 61 del 2021 e n. 80 del 2012),

impegna il Governo

nell'ambito dell'attuazione della delega prevista all'articolo 35, comma 4 e nello specifico con riferimento all'iscrizione al P.R.A., a prevedere, che il soggetto che procede ad iscriversi al P.R.A. possa fornire, oltre all'indirizzo fisico anche un indirizzo di posta elettronica certificata da utilizzare per fornire le informazioni necessarie, rimanendo in capo al soggetto che rilascia la posta PEC l'obbligo di comunicare al P.R.A. ogni variazione relativa all'indirizzo PEC.

9/1435-A/**51**. Braga.

La Camera

impegna il Governo

nell'ambito dell'attuazione della delega prevista all'articolo 35, comma 4 e nello specifico con riferimento all'iscrizione al P.R.A., a prevedere, che il soggetto che procede ad iscriversi al P.R.A. possa fornire, oltre all'indirizzo fisico anche un indirizzo di posta elettronica certificata da utilizzare per fornire le informazioni necessarie, rimanendo in capo al soggetto che rilascia la posta PEC l'obbligo di comunicare al P.R.A. ogni variazione relativa all'indirizzo PEC.

9/1435-A/**51**. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Braga.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in commento reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada). Un intervento normativo senz'altro necessario in ragione della persistenza nel nostro Paese di livelli troppo elevati di scontri stradali. I numeri sono quelli di una strage quoti-

diana: 3159 morti e 223.475 feriti nel 2022, di cui il 73,4 per cento in ambito urbano. Vite e famiglie distrutte ma anche un costo sociale assolutamente inaccettabile: circa 18 miliardi l'anno, l'1 per cento circa del Pil italiano, a causa degli scontri stradali;

L'Italia è uno tra i pochi Paesi europei in cui gli scontri stradali in ambito urbano continuano a crescere: 28,9 morti per milione di abitanti, il doppio rispetto alla Germania (15,7 morti per milione di abitanti) il triplo rispetto alla Gran Bretagna (10,9 morti per milione di abitanti);

tutto ciò si traduce nella paura di muoversi a piedi e in bicicletta nelle nostre città, nel disincentivo alla mobilità attiva. In audizione sul provvedimento alcuni esperti hanno messo in luce che uno studio promosso dal *Policy Studies Institute* di Londra, che riguarda 15 Paesi del mondo, evidenzia come i genitori italiani accompagnano i propri figli a scuola molto più rispetto agli altri Paesi europei. L'autonomia di spostamento dei bambini italiani nell'andare a scuola è passata dall'11 per cento nel 2002 al 7 per cento nel 2010. Per fornire un metro di paragone, l'autonomia dei bambini inglesi è al 41 per cento e quella dei tedeschi al 40 per cento;

le città sono il palcoscenico su cui saranno maggiori gli impatti derivanti dai cambiamenti climatici e dalle grandi migrazioni economiche e sociali. Evidentemente la mobilità urbana assume un rilievo centrale in tale scenario e diventa uno dei *driver* principali per una transizione ecologica che tenga insieme le esigenze sociali ed economiche dei cittadini;

per questo il provvedimento risulta deludente laddove non coglie l'opportunità di accompagnare e governare i cambiamenti culturali e sociali in atto e invece continua a proporre una visione centrata sull'uso dell'automobile laddove inasprisce le pene per comportamenti nocivi ma riduce i controlli e le sanzioni per eccesso di velocità;

inoltre il provvedimento va ad incidere sull'autonomia dei comuni nell'accertamento delle violazioni mediante disposi-

tivi di controllo elettronico e nella istituzione e regolamentazione delle Ztl, strumento fondamentale per la sostenibilità nella mobilità urbana;

non sono, quindi, affrontate le criticità connesse ad una visione in cui la macchina è l'unico mezzo al centro della pianificazione della mobilità ma, al contrario, si rischia di rafforzare le sperequazioni esistenti nell'uso della strada come spazio pubblico. Soprattutto non centra l'obiettivo di poter mettere le basi di una mobilità urbana che possa rispondere alle esigenze attuali, con visioni a lungo termine e strategia che tengano conto anche delle *best practices* a livello internazionale, poiché si introducono restrizioni e limitazioni per la micromobilità elettrica mentre sulla ciclabilità si determina una potenziale riduzione della capacità tecnica e amministrativa dei Comuni in materia di progetti e appalti di infrastrutture ciclabili;

l'articolo 14 reca una vasta risistemazione della materia della circolazione dei monopattini, introducendo il contrassegno per tutti i monopattini, l'obbligo del casco per tutti i conducenti di monopattini, il divieto di uscire dai centri urbani e l'assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile;

si tratta di obblighi che, soprattutto nel caso del casco, presuppongono una profonda revisione dell'esercizio delle attività di *sharing* che, nel loro complesso, renderanno più complesso ed oneroso l'uso di tali mezzi;

si affrontano le oggettive criticità derivate dall'introduzione di tale nuova forma di mobilità non con attività di controllo adeguate, ma ostacolandone la diffusione, il che comporta un grave danno economico per gli utenti che in tale mezzo hanno trovato una soluzione ai loro problemi di mobilità;

infatti la micromobilità offre un supporto prezioso, soprattutto nei contesti caratterizzati da un livello insufficiente o nullo di offerta del trasporto pubblico, con particolare riferimento alle fasce sociali con minor reddito;

inoltre la possibilità di offrire servizi di monopattini in *sharing*, che offrono margini operativi positivi, consente alle aziende del settore di offrire anche biciclette in *sharing*, assai meno redditizie, riducendo o eliminando la necessità di un contributo pubblico,

impegna il Governo

a sviluppare una mobilità sostenibile in cui la micromobilità sia inserita all'interno d'un progetto di rete e di sostegno al trasporto pubblico locale e in tale contesto sostenere, in piena sicurezza, lo sviluppo di tali modalità di mobilità, e a verificare, mediante un accurato monitoraggio da presentare alle competenti commissioni parlamentari, l'impatto che le misure previste dall'articolo 14, avranno sul settore nei prossimi mesi al fine di garantire un tempestivo intervento a garanzia dei cittadini, mediante una regolamentazione dell'uso dei monopattini che ne continui a consentire l'utilizzo e lo sviluppo verso forme di mobilità sempre più sicure.

9/1435-A/**52**. Porta.

La Camera,

premessi che:

il provvedimento in commento reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada). Un intervento normativo senz'altro necessario in ragione della persistenza nel nostro Paese di livelli troppo elevati di scontri stradali. I numeri sono quelli di una strage quotidiana: 3159 morti e 223.475 feriti nel 2022, di cui il 73,4 per cento in ambito urbano. Vite e famiglie distrutte ma anche un costo sociale assolutamente inaccettabile: circa 18 miliardi l'anno, l'1 per cento circa del Pil italiano, a causa degli scontri stradali;

l'Italia è uno tra i pochi Paesi europei in cui gli scontri stradali in ambito urbano continuano a crescere: 28,9 morti per milione di abitanti, il doppio rispetto alla Germania (15,7 morti per milione di abitanti) il triplo rispetto alla Gran Bretagna (10,9 morti per milione di abitanti);

tutto ciò si traduce nella paura di muoversi a piedi e in bicicletta nelle nostre città, nel disincentivo alla mobilità attiva. In audizione sul provvedimento alcuni esperti hanno messo in luce che uno studio promosso dal *Policy Studies Institute* di Londra, che riguarda 15 Paesi del mondo, evidenzia come i genitori italiani accompagnano i propri figli a scuola molto più rispetto agli altri Paesi Europei. L'autonomia di spostamento dei bambini italiani nell'andare a scuola è passata dall'11 per cento nel 2002 al 7 per cento nel 2010. Per fornire un metro di paragone, l'autonomia dei bambini inglesi è al 41 per cento e quella dei tedeschi al 40 per cento;

le città sono il palcoscenico su cui saranno maggiori gli impatti derivanti dai cambiamenti climatici e dalle grandi migrazioni economiche e sociali. Evidentemente la mobilità urbana assume un rilievo centrale in tale scenario e diventa uno dei *driver* principali per una transizione ecologica che tenga insieme le esigenze sociali ed economiche dei cittadini;

per questo il provvedimento risulta deludente laddove non coglie l'opportunità di accompagnare e governare i cambiamenti culturali e sociali in atto e invece continua a proporre una visione centrata sull'uso dell'automobile laddove inasprisce le pene per comportamenti nocivi ma riduce i controlli e le sanzioni per eccesso di velocità;

inoltre il provvedimento va ad incidere sull'autonomia dei comuni nell'accertamento delle violazioni mediante dispositivi di controllo elettronico e nella istituzione e regolamentazione delle Ztl, strumento fondamentale per la sostenibilità nella mobilità urbana;

non sono, quindi, affrontate le criticità connesse ad una visione in cui la macchina è l'unico mezzo al centro della pianificazione della mobilità ma, al contrario, si rischia di rafforzare le sperequazioni esistenti nell'uso della strada come spazio pubblico. Soprattutto non centra l'obiettivo di poter mettere le basi di una mobilità urbana che possa rispondere alle esigenze

attuali, con visioni a lungo termine e strategia che tengano conto anche delle *best practices* a livello internazionale, poiché si introducono restrizioni e limitazioni per la micromobilità elettrica mentre sulla ciclabilità si determina una potenziale riduzione della capacità tecnica e amministrativa dei comuni in materia di progetti e appalti di infrastrutture ciclabili;

per quanto concerne il rafforzamento dell'educazione stradale nelle scuole, tutto viene ricondotto al *bonus* di due punti sulla patente per i ragazzi che abbiano frequentato corsi sulla sicurezza stradale mentre temi quali la mobilità sostenibile non vengono neanche ipotizzati;

a chiusura del provvedimento, l'ampia delega legislativa per il riordino complessivo della materia, risulta per alcuni versi eccessivamente discrezionale, poiché la formulazione di alcuni principi di delega sembrano piuttosto costituire degli oggetti della delega. Il Comitato per la Legislazione rileva come tale aspetto sia un problema laddove la giurisprudenza della Corte costituzionale chiarisce che le deleghe di riordino normativo concedono al legislatore delegato « un limitato margine di discrezionalità per l'introduzione di soluzioni innovative, le quali devono comunque attenersi strettamente ai principi e criteri direttivi enunciati dal legislatore delegante » (sentenza n. 61 del 2021 e n. 80 del 2012),

impegna il Governo

a promuovere *standard* di sicurezza più elevati per i veicoli, in linea con i requisiti del Regolamento UE 2019/2144 e le risultanze del programma Euro NCAP.

9/1435-A/**53**. Quartapelle Procopio.

La Camera

impegna il Governo

a promuovere *standard* di sicurezza più elevati per i veicoli, in linea con i requisiti del Regolamento UE 2019/2144 e le risultanze del programma Euro NCAP.

9/1435-A/**53**. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Quartapelle Procopio.

La Camera,

premessi che:

il provvedimento in commento reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada). Un intervento normativo senz'altro necessario in ragione della persistenza nel nostro Paese di livelli troppo elevati di scontri stradali. I numeri sono quelli di una strage quotidiana: 3159 morti e 223.475 feriti nel 2022, di cui il 73,4 per cento in ambito urbano. Vite e famiglie distrutte ma anche un costo sociale assolutamente inaccettabile: circa 18 miliardi l'anno, l'1 per cento circa del Pil italiano, a causa degli scontri stradali;

l'Italia è uno tra i pochi Paesi europei in cui gli scontri stradali in ambito urbano continuano a crescere: 28,9 morti per milione di abitanti, il doppio rispetto alla Germania (15,7 morti per milione di abitanti) il triplo rispetto alla Gran Bretagna (10,9 morti per milione di abitanti);

tutto ciò si traduce nella paura di muoversi a piedi e in bicicletta nelle nostre città, nel disincentivo alla mobilità attiva. In audizione sul provvedimento alcuni esperti hanno messo in luce che uno studio promosso dal *Policy Studies Institute* di Londra, che riguarda 15 Paesi del mondo, evidenzia come i genitori italiani accompagnano i propri figli a scuola molto più rispetto agli altri Paesi Europei. L'autonomia di spostamento dei bambini italiani nell'andare a scuola è passata dall'11 per cento nel 2002 al 7 per cento nel 2010. Per fornire un metro di paragone, l'autonomia dei bambini inglesi è al 41 per cento e quella dei tedeschi al 40 per cento;

le città sono il palcoscenico su cui saranno maggiori gli impatti derivanti dai cambiamenti climatici e dalle grandi migrazioni economiche e sociali. Evidentemente la mobilità urbana assume un rilievo centrale in tale scenario e diventa uno dei *driver* principali per una transizione ecologica che tenga insieme le esigenze sociali ed economiche dei cittadini;

per questo il provvedimento risulta deludente laddove non coglie l'opportunità

di accompagnare e governare i cambiamenti culturali e sociali in atto e invece continua a proporre una visione centrata sull'uso dell'automobile laddove inasprisce le pene per comportamenti nocivi ma riduce i controlli e le sanzioni per eccesso di velocità;

inoltre il provvedimento va ad incidere sull'autonomia dei comuni nell'accertamento delle violazioni mediante dispositivi di controllo elettronico e nella istituzione e regolamentazione delle Ztl, strumento fondamentale per la sostenibilità nella mobilità urbana;

non sono, quindi, affrontate le criticità connesse ad una visione in cui la macchina è l'unico mezzo al centro della pianificazione della mobilità ma, al contrario, si rischia di rafforzare le sperequazioni esistenti nell'uso della strada come spazio pubblico. Soprattutto non centra l'obiettivo di poter mettere le basi di una mobilità urbana che possa rispondere alle esigenze attuali, con visioni a lungo termine e strategia che tengano conto anche delle *best practices* a livello internazionale, poiché si introducono restrizioni e limitazioni per la micromobilità elettrica mentre sulla ciclabilità si determina una potenziale riduzione della capacità tecnica e amministrativa dei comuni in materia di progetti e appalti di infrastrutture ciclabili;

per quanto concerne il rafforzamento dell'educazione stradale nelle scuole, tutto viene ricondotto al *bonus* di due punti sulla patente per i ragazzi che abbiano frequentato corsi sulla sicurezza stradale mentre temi quali la mobilità sostenibile non vengono neanche ipotizzati;

a chiusura del provvedimento, l'ampia delega legislativa per il riordino complessivo della materia, risulta per alcuni versi eccessivamente discrezionale, poiché la formulazione di alcuni principi di delega sembrano piuttosto costituire degli oggetti della delega. Il Comitato per la Legislazione rileva come tale aspetto sia un problema laddove la giurisprudenza della Corte costituzionale chiarisce che le deleghe di riordino normativo concedono al legislatore

delegato « un limitato margine di discrezionalità per l'introduzione di soluzioni innovative, le quali devono comunque attenersi strettamente ai principi e criteri direttivi enunciati dal legislatore delegante » (sentenza n. 61 del 2021 e n. 80 del 2012);

considerato che:

per quanto riguarda i controlli è inaccettabile che i cittadini sono ancora in attesa dei decreti attuativi della legge n. 120 del 2010 relativamente alle modalità di installazione degli autovelox, così come siamo ancora in attesa dell'applicazione di quanto previsto all'articolo 60 del codice della strada che doveva consentire l'installazione dei semafori regolati dalla velocità,

impegna il Governo

ad emanare in tempi celeri i decreti attuativi previsti all'articolo 10 per la piena applicazione dei dispositivi di controllo automatico per l'accertamento delle violazioni ed a rafforzare l'utilizzabilità degli strumenti di telecontrollo anche con riferimento al controllo della sosta in seconda fila, gli attraversamenti pedonali, le corsie ciclabili ed i marciapiedi.

9/1435-A/**54**. Di Sanzo.

La Camera

impegna il Governo

ad emanare in tempi celeri i decreti attuativi previsti all'articolo 10 per la piena applicazione dei dispositivi di controllo automatico per l'accertamento delle violazioni ed a rafforzare l'utilizzabilità degli strumenti di telecontrollo anche con riferimento al controllo della sosta in seconda fila, gli attraversamenti pedonali, le corsie ciclabili ed i marciapiedi.

9/1435-A/**54**. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Di Sanzo.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in commento reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del

1992 (Nuovo codice della strada). Un intervento normativo senz'altro necessario in ragione della persistenza nel nostro Paese di livelli troppo elevati di scontri stradali. I numeri sono quelli di una strage quotidiana: 3159 morti e 223.475 feriti nel 2022, di cui il 73,4 per cento in ambito urbano. Vite e famiglie distrutte ma anche un costo sociale assolutamente inaccettabile: circa 18 miliardi l'anno, l'1 per cento circa del Pil italiano, a causa degli scontri stradali;

l'Italia è uno tra i pochi Paesi europei in cui gli scontri stradali in ambito urbano continuano a crescere: 28,9 morti per milione di abitanti, il doppio rispetto alla Germania (15,7 morti per milione di abitanti) il triplo rispetto alla Gran Bretagna (10,9 morti per milione di abitanti);

tutto ciò si traduce nella paura di muoversi a piedi e in bicicletta nelle nostre città, nel disincentivo alla mobilità attiva. In audizione sul provvedimento alcuni esperti hanno messo in luce che uno studio promosso dal *Policy Studies Institute* di Londra, che riguarda 15 Paesi del mondo, evidenzia come i genitori italiani accompagnano i propri figli a scuola molto più rispetto agli altri Paesi Europei. L'autonomia di spostamento dei bambini italiani nell'andare a scuola è passata dall'11 per cento nel 2002 al 7 per cento nel 2010. Per fornire un metro di paragone, l'autonomia dei bambini inglesi è al 41 per cento e quella dei tedeschi al 40 per cento;

le città sono il palcoscenico su cui saranno maggiori gli impatti derivanti dai cambiamenti climatici e dalle grandi migrazioni economiche e sociali. Evidentemente la mobilità urbana assume un rilievo centrale in tale scenario e diventa uno dei *driver* principali per una transizione ecologica che tenga insieme le esigenze sociali ed economiche dei cittadini;

per questo il provvedimento risulta deludente laddove non coglie l'opportunità di accompagnare e governare i cambiamenti culturali e sociali in atto e invece continua a proporre una visione centrata sull'uso dell'automobile laddove inasprisce le pene per comportamenti nocivi ma ri-

duce i controlli e le sanzioni per eccesso di velocità;

inoltre il provvedimento va ad incidere sull'autonomia dei comuni nell'accertamento delle violazioni mediante dispositivi di controllo elettronico e nella istituzione e regolamentazione delle Ztl, strumento fondamentale per la sostenibilità nella mobilità urbana;

non sono, quindi, affrontate le criticità connesse ad una visione in cui la macchina è l'unico mezzo al centro della pianificazione della mobilità ma, al contrario, si rischia di rafforzare le sperequazioni esistenti nell'uso della strada come spazio pubblico. Soprattutto non centra l'obiettivo di poter mettere le basi di una mobilità urbana che possa rispondere alle esigenze attuali, con visioni a lungo termine e strategia che tengano conto anche delle *best practices* a livello internazionale, poiché si introducono restrizioni e limitazioni per la micromobilità elettrica mentre sulla ciclabilità si determina una potenziale riduzione della capacità tecnica e amministrativa dei comuni in materia di progetti e appalti di infrastrutture ciclabili;

per quanto concerne il rafforzamento dell'educazione stradale nelle scuole, tutto viene ricondotto al *bonus* di due punti sulla patente per i ragazzi che abbiano frequentato corsi sulla sicurezza stradale mentre temi quali la mobilità sostenibile non vengono neanche ipotizzati;

a chiusura del provvedimento, l'ampia delega legislativa per il riordino complessivo della materia, risulta per alcuni versi eccessivamente discrezionale, poiché la formulazione di alcuni principi di delega sembrano piuttosto costituire degli oggetti della delega. Il Comitato per la Legislazione rileva come tale aspetto sia un problema laddove la giurisprudenza della Corte costituzionale chiarisce che le deleghe di riordino normativo concedono al legislatore delegato « un limitato margine di discrezionalità per l'introduzione di soluzioni innovative, le quali devono comunque attenersi strettamente ai principi e criteri direttivi enunciati dal legislatore delegante » (sentenza n. 61 del 2021 e n. 80 del 2012);

considerato che:

le possibilità oggi offerte a livello tecnologico rappresentano un enorme beneficio per la circolazione stradale in ambito urbano ed extraurbano,

impegna il Governo

a promuovere l'uso di ITS per migliorare la sicurezza e l'efficienza del sistema di trasporto attraverso l'implementazione dei sistemi di controllo del traffico in tempo reale, uso dei sensori e telecamere per monitorare le condizioni stradali e l'adozione di tecnologie di comunicazione tra veicoli e infrastrutture.

9/1435-A/**55**. Gnassi.

La Camera

impegna il Governo

a promuovere l'uso di ITS per migliorare la sicurezza e l'efficienza del sistema di trasporto attraverso l'implementazione dei sistemi di controllo del traffico in tempo reale, uso dei sensori e telecamere per monitorare le condizioni stradali e l'adozione di tecnologie di comunicazione tra veicoli e infrastrutture.

9/1435-A/**55**. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Gnassi.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in commento reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada). Un intervento normativo senz'altro necessario in ragione della persistenza nel nostro Paese di livelli troppo elevati di scontri stradali. I numeri sono quelli di una strage quotidiana: 3159 morti e 223.475 feriti nel 2022, di cui il 73,4 per cento in ambito urbano. Vite e famiglie distrutte ma anche un costo sociale assolutamente inaccettabile: circa 18 miliardi l'anno, l'1 per cento circa del Pil italiano, a causa degli scontri stradali;

l'Italia è uno tra i pochi Paesi europei in cui gli scontri stradali in ambito urbano continuano a crescere: 28,9 morti per milione di abitanti, il doppio rispetto alla Germania (15,7 morti per milione di abitanti) il triplo rispetto alla Gran Bretagna (10,9 morti per milione di abitanti);

tutto ciò si traduce nella paura di muoversi a piedi e in bicicletta nelle nostre città, nel disincentivo alla mobilità attiva. In audizione sul provvedimento alcuni esperti hanno messo in luce che uno studio promosso dal *Policy Studies Institute* di Londra, che riguarda 15 Paesi del mondo, evidenzia come i genitori italiani accompagnano i propri figli a scuola molto più rispetto agli altri Paesi Europei. L'autonomia di spostamento dei bambini italiani nell'andare a scuola è passata dall'11 per cento nel 2002 al 7 per cento nel 2010. Per fornire un metro di paragone, l'autonomia dei bambini inglesi è al 41 per cento e quella dei tedeschi al 40 per cento;

le città sono il palcoscenico su cui saranno maggiori gli impatti derivanti dai cambiamenti climatici e dalle grandi migrazioni economiche e sociali. Evidentemente la mobilità urbana assume un rilievo centrale in tale scenario e diventa uno dei *driver* principali per una transizione ecologica che tenga insieme le esigenze sociali ed economiche dei cittadini;

per questo il provvedimento risulta deludente laddove non coglie l'opportunità di accompagnare e governare i cambiamenti culturali e sociali in atto e invece continua a proporre una visione centrata sull'uso dell'automobile laddove inasprisce le pene per comportamenti nocivi ma riduce i controlli e le sanzioni per eccesso di velocità;

inoltre il provvedimento va ad incidere sull'autonomia dei comuni nell'accertamento delle violazioni mediante dispositivi di controllo elettronico e nella istituzione e regolamentazione delle ZTL, strumento fondamentale per la sostenibilità nella mobilità urbana;

non sono, quindi, affrontate le criticità connesse ad una visione in cui la

macchina è l'unico mezzo, al centro della pianificazione della mobilità ma, al contrario, si rischia di rafforzare le sperequazioni esistenti nell'uso della strada come spazio pubblico. Soprattutto non centra l'obiettivo di poter mettere le basi di una mobilità urbana che possa rispondere alle esigenze attuali, con visioni a lungo termine e strategia che tengano conto anche delle *best practices* a livello internazionale, poiché si introducono restrizioni e limitazioni per la micromobilità elettrica mentre sulla ciclabilità si determina una potenziale riduzione della capacità tecnica e amministrativa dei comuni in materia di progetti e appalti di infrastrutture ciclabili;

per quanto concerne il rafforzamento dell'educazione stradale nelle scuole, tutto viene ricondotto al *bonus* di due punti sulla patente per i ragazzi che abbiano frequentato corsi sulla sicurezza stradale mentre temi quali la mobilità sostenibile non vengono neanche ipotizzati;

a chiusura del provvedimento, l'ampia delega legislativa per il riordino complessivo della materia, risulta per alcuni versi eccessivamente discrezionale, poiché la formulazione di alcuni principi di delega sembrano piuttosto costituire degli oggetti della delega. Il Comitato per la Legislazione rileva come tale aspetto sia un problema laddove la giurisprudenza della Corte costituzionale chiarisce che le deleghe di riordino normativo concedono al legislatore delegato « un limitato margine di discrezionalità per l'introduzione di soluzioni innovative, le quali devono comunque attenersi strettamente ai principi e criteri direttivi enunciati dal legislatore delegante » (sentenza n. 61 del 2021 e n. 80 del 2012);

considerato che:

le possibilità oggi offerte a livello tecnologico rappresentano un enorme beneficio per la circolazione stradale in ambito urbano ed extraurbano,

impegna il Governo

a sviluppare piattaforme di condivisione dei dati nel settore della mobilità che po-

trebbero facilitare lo scambio di dati tra autorità di trasporto, operatori, urbanisti, fornitori di MaaS (*Mobility as a Service*), fornitori di logistica, OEM e operatori di infrastrutture, migliorando la collaborazione e l'innovazione nel settore.

9/1435-A/**56**. Graziano.

La Camera

impegna il Governo

a sviluppare piattaforme di condivisione dei dati nel settore della mobilità che potrebbero facilitare lo scambio di dati tra autorità di trasporto, operatori, urbanisti, fornitori di MaaS (*Mobility as a Service*), fornitori di logistica, OEM e operatori di infrastrutture, migliorando la collaborazione e l'innovazione nel settore.

9/1435-A/**56**. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Graziano.

La Camera,

premesso che:

Il provvedimento in commento si interessa delle auto storiche da collezione prevedendo, nello specifico all'articolo 32, che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti siano individuate le modalità di accesso agevolate di tali veicoli nelle aree soggette alle limitazioni della circolazione;

il settore delle auto storiche riguarda un parco auto di mezzo milione di veicoli che hanno accesso a benefici di notevole portata soprattutto dal punto di vista fiscale, dall'esenzione del bollo auto e delle tasse inerenti le transazioni (IPT su tutte) e sulle polizze assicurative;

il problema sorge laddove oggi per ottenere tali benefici è sufficiente presentare una domanda sostanzialmente autocertificata a uno dei cinque enti certificatori riconosciuti dal 1992 pagando una quota, dagli stessi enti stabilita, con relativa trascrizione sul libretto di circolazione del veicolo;

secondo i dati di fonte Aci, come riportati dal *Sole24ore* del 9 marzo, ad oggi dei veicoli in possesso del certificato di rilevanza storica solo il 20 per cento sarebbe coerente con lo spirito delle esenzioni fiscali, mentre il restante 80 per cento risulta solo circolante vecchio, andando a configurare oltre al danno ambientale e rischi per la sicurezza anche un danno erariale calcolato in circa 30 milioni di euro l'anno;

in contrasto con la direttiva 2014/45/UE — che definisce i veicoli di interesse storico quelli con almeno 30 anni, non più in produzione, preservati e mantenuti storicamente nello stato originario che non abbiano subito modifiche sostanziali nelle caratteristiche tecniche — il codice della strada oggi consente di considerare storici veicoli con il solo requisito di 30 anni di età;

quindi il generalizzato riconoscimento dello status di veicoli storici, produce l'aumento esponenziale delle richieste dei certificati di storicità (Cds) visti i grandi benefici fiscali che ne conseguono;

oggi 80 per cento del parco certificato come storico risulta usato quotidianamente e per assolvere alle normali funzioni di trasporto in netto contrasto con quella che è la ratio della norma in cui l'esenzione è pensata per auto da esibizione con poche uscite l'anno e pochissimi chilometri da percorrere;

il danno erariale da abuso di storicità si aggira sui 30 milioni di euro, ma il dato è incrementale considerata la curva inarrestabile di certificati rilasciati a un parco circolante sempre più vecchio,

impegna il Governo

ad intervenire tempestivamente per sanare l'anomala situazione esposta in premessa in relazione al rilascio del certificato di rilevanza storica per garantirne l'attribuzione solo ed esclusivamente a veicoli che rispettano i requisiti indicati dalla normativa nazionale ed europea.

9/1435-A/**57**. Barbagallo.

La Camera

impegna il Governo

ad intervenire tempestivamente per sanare l'anomala situazione esposta in premessa in relazione al rilascio del certificato di rilevanza storica per garantirne l'attribuzione solo ed esclusivamente a veicoli che rispettano i requisiti indicati dalla normativa nazionale ed europea.

9/1435-A/**57**. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Barbagallo.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in commento reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada). Un intervento normativo senz'altro necessario in ragione della persistenza nel nostro Paese di livelli troppo elevati di scontri stradali. I numeri sono quelli di una strage quotidiana: 3159 morti e 223.475 feriti nel 2022, di cui il 73,4 per cento in ambito urbano. Vite e famiglie distrutte ma anche un costo sociale assolutamente inaccettabile: circa 18 miliardi l'anno, l'1 per cento circa del Pil italiano, a causa degli scontri stradali;

l'Italia è uno tra i pochi Paesi europei in cui gli scontri stradali in ambito urbano continuano a crescere: 28,9 morti per milione di abitanti, il doppio rispetto alla Germania (15,7 morti per milione di abitanti) il triplo rispetto alla Gran Bretagna (10,9 morti per milione di abitanti);

tutto ciò si traduce nella paura di muoversi a piedi e in bicicletta nelle nostre città, nel disincentivo alla mobilità attiva. In audizione sul provvedimento alcuni esperti hanno messo in luce che uno studio promosso dal *Policy Studies Institute* di Londra, che riguarda 15 Paesi del mondo, evidenzia come i genitori italiani accompagnano i propri figli a scuola molto più rispetto agli altri Paesi Europei. L'autonomia di spostamento dei bambini italiani nell'andare a scuola è passata dall'11 per cento nel 2002 al 7 per cento nel 2010. Per

fornire un metro di paragone, l'autonomia dei bambini inglesi è al 41 per cento e quella dei tedeschi al 40 per cento;

le città sono il palcoscenico su cui saranno maggiori gli impatti derivanti dai cambiamenti climatici e dalle grandi migrazioni economiche e sociali. Evidentemente la mobilità urbana assume un rilievo centrale in tale scenario e diventa uno dei *driver* principali per una transizione ecologica che tenga insieme le esigenze sociali ed economiche dei cittadini;

per questo il provvedimento risulta deludente laddove non coglie l'opportunità di accompagnare e governare i cambiamenti culturali e sociali in atto e invece continua a proporre una visione centrata sull'uso dell'automobile laddove inasprisce le pene per comportamenti nocivi ma riduce i controlli e le sanzioni per eccesso di velocità;

considerato che:

a seguito dell'esame in commissione, anche grazie alle proposte del Partito Democratico, è stato inserito l'articolo 25 che, mediante novella all'articolo 6 del codice della strada relativo alla circolazione fuori dei centri abitati, consente agli enti territoriali e locali proprietari di strade di istituire zone a traffico limitato territoriale (ZTLT) alle seguenti condizioni: — esigenza di tutelare con la ZTLT zone a protezione UNESCO; — la ZTLT non può eccedere temporalmente i 5 mesi all'anno; — parere favorevole del prefetto; — adeguata segnaletica; — ai soggetti autorizzati a circolare in deroga alla ZTLT non possono essere chiesti oneri,

impegna il Governo

a sostenere l'attuazione dell'istituzione delle ZTL, adottando altresì le opportune iniziative volte a mettere a disposizione dei soggetti autorizzati le risorse finanziarie connesse all'infrastrutturazione tecnica connessa alla realizzazione delle ZTLT.

9/1435-A/58. De Luca.

La Camera,

premessi che:

l'articolo 13 (ex articolo 6-*quater*), introdotto in sede referente, prevede una nuova disciplina dei compensi da riconoscere al personale delle Motorizzazioni Civili per le operazioni svolte e la estende a ulteriori tipologie di operazioni;

il personale delle Motorizzazioni Civili svolge un ruolo essenziale per quel che riguarda non solo le attività amministrative relative alle normative che regolano il trasporto civile, ma anche per la sicurezza sulle nostre strade, verificando i veicoli in circolazione tramite attività di collaudo e di revisione;

da anni, purtroppo, si registra una costante riduzione del numero del personale che si è dimezzato in dieci anni, mentre è previsto che nei prossimi tre anni almeno la metà del personale attualmente in servizio andrà in pensione;

al riguardo, non appare sufficiente la recente decisione del Governo di consentire che per determinate pratiche sia possibile avvalersi di chi, già collocato in quiescenza, su base volontaria accetti di mettersi di nuovo a disposizione. Si tratta, infatti, di una scelta di emergenza che non ha la capacità di supplire alla mancanza di personale in servizio;

anche in attesa di concorsi che certamente potranno avere un ruolo positivo ma che, inevitabilmente, richiedono tempi lunghi, vi è necessità di risposte immediate e per questo è indispensabile consentire la stipula di convenzioni con altre amministrazioni per il reclutamento del personale necessario mediante scorrimento delle graduatorie utili a soddisfare le esigenze di personale, evitando il rischio di paralisi delle Motorizzazioni Civili del nostro Paese;

lo scorrimento delle graduatorie tramite stipula delle convenzioni garantirebbe una risposta rapida ed efficace alle necessità delle cittadine e dei cittadini, consentendo l'ingresso di nuovo personale preparato, che ha già superato un concorso, e

che sarebbe in grado di rispondere alle esigenze immediate del settore,

impegna il Governo

anche nelle more dell'effettuazione di nuovi concorsi, a valutare l'opportunità di favorire sin da subito, per quanto di sua competenza, tramite le idonee autorizzazioni all'allargamento della pianta organica, la stipula da parte delle Motorizzazioni civili di convenzioni con altre amministrazioni e agenzie, in modo da poter attingere per il personale necessario alle graduatorie in corso di validità di altre amministrazioni.

9/1435-A/**59**. Casu.

La Camera

impegna il Governo

anche nelle more dell'effettuazione di nuovi concorsi, a valutare l'opportunità di favorire sin da subito, per quanto di sua competenza, tramite le idonee autorizzazioni all'allargamento della pianta organica, la stipula da parte delle Motorizzazioni civili di convenzioni con altre amministrazioni e agenzie, in modo da poter attingere per il personale necessario alle graduatorie in corso di validità di altre amministrazioni.

9/1435-A/**59**. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Casu.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e modifica diversi aspetti della disciplina della circolazione stradale;

la morte cardiaca improvvisa (MCI) rappresenta una causa estremamente importante di decessi nel mondo occidentale, e con un'incidenza compresa tra 67 e 170 ogni 100.000 abitanti rappresenta una delle principali cause di morte in tutto il mondo;

i tassi di sopravvivenza (nel mondo) variano tra il 2 per cento e il 20 per cento e sono particolarmente bassi senza una risposta immediata da parte di un testimone, e nello specifico la percentuale media di sopravvivenza (in Europa) risulta pari all'8 per cento;

in Europa si verificano 400.000 decessi all'anno, mille ogni giorno; in Italia circa 60.000 decessi all'anno, 275 decessi al giorno ed 11 ogni ora;

come rilevato sia dalla stampa scientifica che dalla stampa laica dopo il periodo di pandemia i casi sono aumentati sensibilmente: i tassi di letalità per infarto del miocardio (STEMI) infatti sono triplicati rispetto al periodo pre-COVID aggiungendo quindi ulteriori vittime per morte cardiaca improvvisa; e addirittura il 44 per cento del totale dei decessi nel nostro Paese sono dovuti a malattie cardiovascolari come infarto ed ictus;

purtroppo ancora oggi in Italia almeno il 50 per cento delle persone che ha un infarto (STEMI) muore prima di raggiungere l'ospedale, a riprova della importanza della tempestività nei soccorsi;

l'unico modo per tentare di riuscire a salvare la vita a chi ha avuto un arresto cardiaco è il supporto di base delle funzioni vitali associate alla defibrillazione precoce (più dell'80 per cento degli arresti cardiaci sono defibrillabili) ma ancora oggi in Europa si utilizza il defibrillatore solo in circa il 28 per cento dei casi;

i cardiologi sostengono, sovente, che « il tempo è muscolo » cioè che più passa tempo e più muscolo cardiaco perdiamo per rimarcare il concetto fondamentale di tempo-dipendenza in caso di necessità, ed ogni minuto che passa diminuisce del 10 per cento la percentuale di sopravvivenza;

è quindi necessario prevenire le conseguenze, ovvero gli effetti devastanti che possono derivare da un ritardato soccorso (già dopo appena 5 minuti) da danno ipossico-anossico cerebrale con conseguente morte o disabilità permanenti;

la *basic life support-early defibrillation* (BLS-D) insegna a soccorrere i soggetti

colpiti da arresto cardiaco improvviso mediante la rianimazione cardiopolmonare (RCP) e la defibrillazione precoce;

appare opportuno promuovere l'apprendimento di nozioni di base di soccorso BLS-D da parte di tutti coloro che devono conseguire la patente di guida, conferendo specifici rudimenti di primo soccorso ai neopatentati *in primis*; manovre semplici e sicure che qualsiasi cittadino, anche senza una preparazione sanitaria specifica, è in grado di attuare;

con l'abbinamento del conseguimento della patente di guida a una preparazione essenziale in materia di BLS-D si può intercettare quasi tutta la popolazione del futuro, ossia il cuore pulsante della società, per educarla, sensibilizzarla, renderla partecipe e tutelarla: il cosiddetto ruolo di cittadino attivo e sensibile a questo problema « vitale »;

tutto questo si tradurrebbe in un minor numero di morti/anno e di disabilità/anno, pertanto un successo indiscusso da un punto di vista umano ma anche economico; l'educazione stradale e l'educazione sanitaria debbono « viaggiare » di pari passo per la grande responsabilità che ha il cittadino nel momento in cui possiede la patente di guida, soprattutto alla luce del fatto che nel prossimo futuro ogni veicolo sarà sicuramente dotato di defibrillatore (DAE) accanto alla ruota di scorta;

inserire nozioni di BLS-D all'interno del corso per il conseguimento del titolo abilitativo alla guida, permetterebbe l'apprendimento di tutte le manovre base di rianimazione, a tutto vantaggio della collettività,

impegna il Governo

a porre in essere ogni azione utile al fine di introdurre nozioni di primo soccorso BLS-D all'interno del corso teorico per il conseguimento della patente di guida.

9/1435-A/60. Amorese.

La Camera,

premesso che:

numerosi studi e analisi delle associazioni di categoria lamentano la grave

carenza di professionisti nel settore dei trasporti, con particolare riferimento agli autisti di mezzi pesanti e di personale qualificato nel settore del trasporto ferroviario. Secondo il *report* IRU 2023, a livello globale la carenza di autisti si è quasi duplicata nel corso di un anno ed il 75 per cento delle aziende di autotrasporto incontra gravi difficoltà a reperire autisti qualificati;

la popolazione aziendale delle società di trasporto pubblico in Italia ha un'età media piuttosto elevata, vicina ai 50 anni, in linea con la media europea. Solo il 3 per cento degli autisti ha meno di 25 anni;

allo stesso modo le aziende dei settori produttivi legati al settore dei trasporti incontrano gravi difficoltà nel trovare professionisti con le capacità e qualifiche specifiche necessarie alla catena di produzione del settore;

la grande velocità dell'innovazione, collegata anche alle necessità della transizione energetica e tecnologica, pongono grandi sfide al mercato del lavoro che vede le capacità e le conoscenze dei lavoratori diventare rapidamente obsolete e non funzionali alle necessità produttive;

l'articolo 9 del testo in esame introduce un abbassamento dei limiti di età con riferimento ai veicoli delle categorie di patente di guida D, DE e DIE. Sarebbe utile prevedere misure, anche di natura simile, per aumentare la platea di professionisti per il settore dei trasporti su gomma;

oltre a queste, urge stanziare adeguate risorse per l'istituzione di appositi percorsi di formazione professionale per le lavoratrici e i lavoratori dell'*automotive*, affinché possano acquisire le competenze necessarie alla transizione ecologica, anche alla luce dei nuovi trend tecnologici,

impegna il Governo

a promuovere iniziative che incentivino attivamente i percorsi professionali di autisti per il trasporto stradale, da inserire in un più ampio progetto di creazione e sviluppo di programmi formativi, in collaborazione

con istituti tecnici, istituti tecnici superiori e università, volti alla preparazione dei lavoratori del settore dei trasporti, dell'industria *automotive* e del relativo indotto riferito anche alla componentistica, al fine di contrastare la carenza di professionisti qualificati evidenziata in tali ambiti e a garantire che i lavoratori acquisiscano le competenze professionali necessarie a far fronte alle sfide poste dalla transizione energetica e tecnologica in questi settori di prossima evoluzione e ad evitare il ricorso agli ammortizzatori sociali.

9/1435-A/61. Bonetti, Pastorella.

La Camera,

premessi che:

il testo in esame reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada). Quest'ultimo viene interessato da una nuova serie di modificazioni, come già era accaduto diverse volte in precedenza – da ultimo – con il decreto-legge n. 121 del 2021 – nonché una delega al Governo che, entro dodici mesi, coinvolgerebbe la modifica di tutto il complesso sistema codicistico vigente e in via d'approvazione. Tecnica questa, che crea un elevato livello di difficoltà, con riguardo alla conoscenza della legge da parte dei cittadini e delle istituzioni che sono tenuti a applicarlo in tutte le sue parti;

con riguardo alle principali modifiche si rileva come l'impianto dell'articolo 14 riporti il nostro Paese a divergere dal resto dei paesi UE, con riguardo ai veicoli di micromobilità elettrica;

per giustificare una mobilità in cui le auto restano al centro e le altre modalità restano secondarie, l'attuale Ministro ha usato dati che tutte le principali associazioni di categoria legate alla micromobilità e dei consumatori hanno contestato. In particolare giova ricordare che nella relazione illustrativa si faceva questo particolare riferimento « Per quanto concerne i soli monopattini elettrici, gli incidenti stradali che li hanno visti coinvolti sono passati da 564 nell'anno 2020 a 2.101 nell'anno

2021, i feriti da 518 a 1.980, mentre i morti entro 30 giorni sono stati 9, cui deve aggiungersi un pedone investito e deceduto. Le biciclette elettriche sono state coinvolte in 691 sinistri (240 nel 2020), con 13 vittime (6 nel 2020). In totale sono stati 16.448 gli incidenti con biciclette e 2.101 quelli con monopattini, che hanno causato complessivamente 229 vittime (+30,1 per cento rispetto al 2020) e 18.037 feriti, oltre a 6 pedoni deceduti e 535 feriti »;

come è noto, il nostro Paese nel 2020 è stato colpito da una terribile pandemia da COVID-19, con mesi di riduzione o divieto di mobilità della popolazione, dunque i dati della mobilità tra il 2020 e il 2021 non rappresentano certo un *benchmark* su cui basare serie politiche pubbliche orientate alla sicurezza della mobilità urbana;

con riguardo alle misure volte al lento ma inesorabile disincentivo della mobilità sostenibile rappresentata dai monopattini e altri dispositivi di mobilità alternativa si ricordano: il contrassegno per tutti i monopattini; l'obbligo del casco per tutti i conducenti di monopattini; il divieto di uscire dai centri urbani; l'assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile;

i mezzi di mobilità alternativa non rappresentano solo una cura per l'ambiente urbano in termini di riduzione per ciò che riguarda le quote di inquinanti emessi dalle auto (ossidi di azoto, il monossido di carbonio e anidride carbonica) ma sono stati scelti da molti lavoratori, studenti, pendolari per i costi esigui di manutenzione e di spese ordinarie in un periodo storico di gravi difficoltà per le famiglie italiane, specie nei contesti urbani;

le misure citate richiederanno dunque un ulteriore sforzo economico da parte dei cittadini, di cui ancora non è dato sapere l'importo complessivo, perché è tutto rimandato a futuri decreti, con particolare riguardo all'acquisto obbligatorio del casco, l'acquisto obbligatorio dei contrassegni iden-

tificativi, la copertura assicurativa per responsabilità civile verso terzi,

impegna il Governo:

in ragione delle premesse esposte, a valutare gli effetti applicativi della disciplina in esame, al fine di rivedere le misure vessatorie previste per i cittadini che hanno scelto la mobilità alternativa rappresentata da monopattini, biciclette e altri dispositivi;

a valutare degli incentivi ad *a hoc* per studenti, pendolari e altre categorie fragili tra cui i *riders* che dovranno affrontare nuove ingenti spese, come previsto dal complesso delle misure previste dall'articolo 14 della presente legge;

alla luce dei dati relativi alle morti per incidenti causati dalle automobili, a perseguire con ogni mezzo una mobilità urbana sostenibile, caratterizzata dalla sicurezza di pedoni, ciclisti e altri utenti vulnerabili.

9/1435-A/**62**. Traversi, Iaria, Cantone, Fede.

La Camera,

premesso che:

il testo in esame reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada). Quest'ultimo viene interessato da una nuova serie di modificazioni, come già era accaduto diverse volte in precedenza – da ultimo – con il decreto-legge n. 121 del 2021 – nonché una delega al Governo che, entro dodici mesi, coinvolgerebbe tutto il complesso sistema codicistico vigente e in via d'approvazione. Tecnica, questa, che creerà un elevato livello di difficoltà riguardo alla conoscenza della legge da parte dei cittadini e delle istituzioni che sono tenuti rispettare e applicare il codice in tutte le sue parti;

considerato che:

i Comuni, le province e le città metropolitane, ove costituite, sono responsabili della manutenzione ordinaria e straordinaria rispettivamente delle strade urbane ed extraurbane, ponti e viadotti. Trattati,

questi, in cui circolano la maggior parte dei veicoli privati e commerciali e in cui si registrano la maggior parte degli incidenti, anche mortali;

nel cosiddetto dl Asset, di cui al decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104, recante disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici, all'articolo 19 erano stati previsti interventi per la messa in sicurezza di tratti stradali, ponti e viadotti di competenza degli enti locali. Tuttavia l'apposito fondo previsto, denominato « Fondo investimenti stradali nei piccoli comuni » volto a realizzare interventi urgenti di messa in sicurezza di tratti stradali, ponti e viadotti di competenza comunale, istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ha una dotazione pari a soli 50 milioni di euro per il triennio 2023-2025 ed inoltre è rivolto ai soli piccoli comuni;

i noti fenomeni delle buche stradali, voragini, dissesti della pavimentazione stradale sono cause conclamate di numerosi incidenti per tutti gli utenti della strada,

impegna il Governo

a rifinanziare con urgenza, anche utilizzando le risorse derivanti dagli extraprofitti degli istituti di credito, con una quota pari ad almeno 500 milioni di euro, il fondo di cui in premessa, volto agli interventi per la messa in sicurezza di tratti stradali, ponti e viadotti di competenza degli enti locali, estendendone la platea a tutti gli enti locali e semplificando le procedure per l'accesso a detto fondo.

9/1435-A/**63**. Carmina.

La Camera,

premesso che:

il testo in esame reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada). Quest'ultimo viene interessato da una nuova serie di modificazioni, come già era accaduto diverse volte in precedenza – da ultimo – con il decreto-

legge n. 121 del 2021 – nonché una delega al Governo che, entro dodici mesi, coinvolgerebbe tutto il complesso sistema codicistico vigente e in via d'approvazione. Tecnica, questa, che creerà un elevato livello di difficoltà riguardo alla conoscenza della legge da parte dei cittadini e delle istituzioni che sono tenuti rispettare e applicare il codice in tutte le sue parti;

considerato che:

i Comuni, le province e le città metropolitane, ove costituite, sono responsabili della manutenzione ordinaria e straordinaria rispettivamente delle strade urbane ed extraurbane, ponti e viadotti. Tratti, questi, in cui circolano la maggior parte dei veicoli privati e commerciali e in cui si registrano la maggior parte degli incidenti, anche mortali;

nel cosiddetto dl Asset, di cui al decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104, recante disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici, all'articolo 19 erano stati previsti interventi per la messa in sicurezza di tratti stradali, ponti e viadotti di competenza degli enti locali. Tuttavia l'apposito fondo previsto, denominato « Fondo investimenti stradali nei piccoli comuni » volto a realizzare interventi urgenti di messa in sicurezza di tratti stradali, ponti e viadotti di competenza comunale, istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ha una dotazione pari a soli 50 milioni di euro per il triennio 2023-2025 ed inoltre è rivolto ai soli piccoli comuni;

i noti fenomeni delle buche stradali, voragini, dissesti della pavimentazione stradale sono cause conclamate di numerosi incidenti per tutti gli utenti della strada,

impegna il Governo

a rifinanziare, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, il fondo di cui in premessa, volto agli interventi per la messa in sicurezza di tratti stradali, ponti e viadotti di competenza degli enti locali.

9/1435-A/63. (Testo modificato nel corso della seduta) Carmina.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge all'esame dell'Assemblea, reca una serie di modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (nuovo codice della strada), in relazione alla ravvisata ragione della persistenza nel nostro Paese di livelli troppo elevati di incidentalità e comprende anche un'ampia delega legislativa per il riordino complessivo della materia, unita all'autorizzazione a emanare decreti di delegificazione;

l'impianto normativo del provvedimento in particolare è stato significativamente migliorato a seguito di numerose proposte emendative approvate in sede referente dalla Commissione Trasporti, anche nell'ambito delle misure riconducibili al trasporto attraverso mezzi elettrici in materia di monopattini e altri dispositivi, come disposto dall'articolo 14 del testo;

com'è noto, al riguardo, sono stati introdotti da alcuni anni nell'ambito della circolazione, nuovi mezzi di trasporto elettrici quali: i monopattini, gli *hoverboard* e le biciclette a pedalata assistita, la cui comparsa numericamente rilevante, non è stata accompagnata da adeguate e specifiche regole a tutela di tutti gli utilizzatori della carreggiata e del marciapiede, determinando un aumento d'incidenti, oltre al rischio per tutto l'ecosistema della mobilità e della micro-mobilità;

i suesposti mezzi elettrici, com'è altrettanto noto, sono usati prevalentemente da fasce d'età molto giovani, il cui utilizzo, ad avviso del sottoscrittore del presente atto, è percepito in maniera simile ad un gioco, piuttosto che a un vero e proprio mezzo di trasporto omologato, che dovrebbe pertanto necessariamente essere soggetto a regole precise, oltre che a sistemi di sicurezza per il conducente, per gli eventuali passeggeri se previsti e soprattutto a misure di tutela per gli altri utilizzatori della strada (siano essi pedoni, ciclisti o conducenti di altri mezzi a motore per il trasporto, individuale o collettivo, oltre che pubblico o privato);

in relazione alle suesposte osservazioni, a parere del sottoscrittore del pre-

sente atto, si ravvisa pertanto la necessità di prevedere l'introduzione di regole ai fini della circolazione dei predetti mezzi di trasporto elettrici, affinché siano inequivocabilmente osservate da qualsiasi conducente senza alcuna eccezione,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di prevedere nei prossimi provvedimenti utili, l'introduzione delle seguenti misure normative nei riguardi dei monopattini, biciclette elettriche, *hoverboard* per le monoruote e per ogni altro mezzo dotato di ruote e di un motore, a prescindere dal numero di ruote e dal tipo di propulsione, al fine dell'utilizzo per il trasporto di merci e persone: i mezzi devono essere dotati di sistema di segnalazione del cambio di direzione e di telecamere o specchietti o retrovisori; devono essere indossati dispositivi di sicurezza per conducenti ed eventuali passeggeri come cinture di sicurezza o caschi omologati a seconda dell'assetto del mezzo; i mezzi devono essere dotati di una targa e di una assicurazione e il conducente deve essere in possesso di un'adeguata conoscenza delle regole di circolazione.

9/1435-A/64. Mascaretti, Raimondo.

La Camera,

premesso che:

il testo in esame reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada). Quest'ultimo viene interessato da una nuova serie di modificazioni, come già era accaduto diverse volte in precedenza – da ultimo – con il decreto-legge n. 121 del 2021 – nonché una delega al Governo che, entro dodici mesi, coinvolgerebbe tutto il complesso sistema codicistico vigente e in via d'approvazione. Tecnica, questa, che creerà un elevato livello di difficoltà riguardo alla conoscenza della legge da parte dei cittadini e delle istituzioni che sono tenuti rispettare e applicare il codice in tutte le sue parti;

considerato che:

l'articolo 7 estende da uno a tre anni la durata del divieto di guida imposto

ai neopatentati relativamente agli autoveicoli aventi una potenza specifica;

l'articolo in esame tuttavia proprio sulla potenza – a seguito di un emendamento approvato in sede referente – al comma 1, modifica l'articolo 117, comma 2-*bis*, in materia di limitazioni per i neopatentati, estende da uno a tre anni la durata del divieto di guida imposto ai neopatentati, titolari di patente di guida di categoria B, relativamente agli autoveicoli aventi le seguenti caratteristiche: veicoli superiori a 75 chilowatt per tonnellata; veicoli M1 (anche elettrici o ibridi) superiori a 105 chilowatt per tonnellata;

il paradosso è che, a differenza di quanto comunicato all'opinione pubblica dall'esecutivo, anche sull'onda di fatti tragici che hanno coinvolto giovani alla guida e incidenti mortali, le modifiche esposte portano ad un innalzamento generale della potenza dei veicoli utilizzabili per tutti i neo patentati dal primo anno, tale disposizione, nel senso di portare a tre anni con le medesime limitazioni previste dall'articolo 117 era stata unanimemente apprezzata anche durante le numerose audizioni a supporto dei lavori della commissione trasporti;

la giustificazione su questa modifica riguarderebbe il voler venire incontro alle esigenze delle case costruttrici di automobili che lamentano la poche vendite dei modelli costruiti entro i limiti per i neo patentati. La soluzione poteva ad esempio essere rappresentata da un incentivo verso l'acquisto di mezzi a potenza limitata oppure, preferibilmente, verso la mobilità alternativa e sostenibile lavorando anche su un cambio culturale, come già accaduto in molti paesi dell'eurozona, in cui l'automobile non è più al centro dei desiderata dei giovani europei,

impegna il Governo

a valutare gli effetti applicativi della disciplina richiamata in premessa, al fine di rivedere, anche con futuri interventi normativi, le disposizioni relative alle limitazioni per i neo patentati, con particolare

riferimento all'aumento della potenza dei veicoli in uso per questa categoria di utenti della strada, mettendo realmente al centro la sicurezza dei più giovani e coniugando la sicurezza con le necessità ed il supporto delle loro famiglie.

9/1435-A/**65**. Fede.

La Camera,

premessi che:

il testo in esame reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada). Quest'ultimo viene interessato da una nuova serie di modificazioni, come già era accaduto diverse volte in precedenza – da ultimo – con il decreto-legge n. 121 del 2021 – nonché una delega al Governo che, entro dodici mesi, coinvolgerebbe tutto il complesso sistema codicistico vigente e in via d'approvazione;

considerato che:

nel 2022, 20640 persone sono morte in incidenti stradali nell'UE, con pedoni, ciclisti e motociclisti particolarmente a rischio. L'UE intende dimezzare il numero di morti e feriti gravi sulle strade entro il 2030, e pressoché azzerarlo entro il 2050;

le attuali modifiche non riguardano la riduzione dei limiti di velocità per quanto siano direttamente correlati alla riduzione degli incidenti,

impegna il Governo:

ai fini della sicurezza della circolazione e della tutela della vita umana, ad adottare ulteriori iniziative normative volte a prevedere per le strade urbane di scorrimento (tipo D) il limite di velocità di 50 km/h, in ogni caso con la possibilità di elevare tali limiti massimi, esclusivamente in presenza di comprovate condizioni di sicurezza, fino a 70 km/h per le strade urbane di scorrimento, mentre per le strade di quartiere (tipo E) e locali (tipo F) un limite di 20 o 30 km/h;

per la viabilità nelle aree classificate come zona scolastica o zona residenziale e

nelle zone limitrofe ai luoghi di culto e ai presidi ospedalieri e sanitari, prevedere il limite di velocità a 20 km/h su strade con carreggiata unica e marciapiede e a 30 km/h su strade a corsia unica in ogni senso di circolazione.

9/1435-A/**66**. Santillo, Borrelli.

La Camera,

premessi che:

il testo in esame reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada). Quest'ultimo viene interessato da una nuova serie di modificazioni, come già era accaduto diverse volte in precedenza – da ultimo – con il decreto-legge n. 121 del 2021 – nonché una delega al Governo che, entro dodici mesi, coinvolgerebbe la modifica di tutto il complesso sistema codicistico vigente e in via d'approvazione. Tecnica questa, che crea un elevato livello di difficoltà, con riguardo alla conoscenza della legge da parte dei cittadini e delle istituzioni che sono tenuti a applicarlo in tutte le sue parti;

l'articolo 10 del testo in esame apporta modifiche alla regolamentazione dell'accertamento delle violazioni con dispositivi di controllo automatico integrando il contenuto degli articoli 45, 142, 193, 198 e 201 del codice vigente;

nell'ambito di tali modifiche è aggiunta una previsione secondo cui per il caso di violazioni reiterate entro la stessa ora e su un tratto di strada che ricada nella competenza di uno stesso ente proprietario (per esempio, comune o Stato), non si ha il cumulo materiale delle sanzioni ma l'applicazione della sanzione amministrativa prevista per la violazione più grave aumentata di un terzo, ove sia più favorevole;

parliamo di violazioni reiterate ai limiti di velocità, causa questa, degli incidenti più gravi e di quelli mortali. In Italia sono morte in media, nei primi sei mesi del 2023, ogni giorno si sono verificati 437 incidenti, con circa 8 morti e 588 feriti;

come è noto il codice vigente prevede che chiunque non osservi i limiti mi-

nimi di velocità previsti per il mezzo che conduce, è soggetto a sanzione amministrativa, qualora si superino i 40 chilometri orari ma si stia entro i 60 chilometri orari consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi. Oltre i 60 chilometri orari consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da sei a dodici mesi;

la disposizione in commento, introdotta dalla maggioranza durante l'esame in commissione, inserisce quindi un viatico per chi non rispetta i limiti di velocità e sicurezza, dando un messaggio esternamente pericoloso e distorsivo di quella che dovrebbe essere la postura che uno Stato attento deve tenere con riguardo alla sicurezza degli utenti della strada, con particolare riguardo alle giovani generazioni,

impegna il Governo

a valutare gli effetti applicativi della disciplina in esame, al fine di prevedere, anche con futuri provvedimenti normativi, una modifica delle norme esposte in premessa, allo scopo di promuovere vere politiche di sicurezza stradale, soprattutto con riguardo al rispetto dei limiti di velocità.

9/1435-A/67. Francesco Silvestri, Iaria, Santillo, Casu, Dell'Olio.

La Camera,

premesso che:

il testo in esame reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada). Quest'ultimo viene interessato da una nuova serie di modificazioni, come già era accaduto diverse volte in precedenza – da ultimo – con il decreto-legge n. 121 del 2021 – nonché una delega al Governo che, entro dodici mesi, coinvolgerebbe la modifica di tutto il complesso sistema codicistico vigente e in via d'approvazione;

considerato che:

a due anni dall'approvazione della riforma costituzionale che inserisce la tu-

tela degli animali tra i principi fondamentali della Costituzione, continua ad essere difficile dare celerità alla discussione sullo sfruttamento animale per trazione umana ovvero, nel caso specifico, sull'uso delle cosiddette botticelle;

benché la tematica sia all'ordine del giorno ed all'attenzione delle associazioni animaliste ed anche di Istituzioni locali e nazionali, risulta ancora complicato introdurre il divieto di utilizzare tali carrozze che, come si evince dallo stesso nome, erano mezzi utilizzati nel passato per il trasporto delle botti del vino; sicuramente visitare una città a bordo di una carrozza trainata da cavalli la rende molto più romantica ma, al netto di una spesa oltremodo eccessiva per il trasporto, a pagare il vero prezzo sono gli animali, che provano grandi sofferenze, spesso causa di decesso, poiché questi anacronistici mezzi di trasporto pesano parecchie centinaia di kilogrammi e compiono giri turistici in centri cittadini spesso con substrato stradale sconnesso, viscido e scivoloso;

da anni diverse associazioni animaliste cercano di portare all'attenzione della politica il problema dell'impiego dei cavalli per la trazione di mezzi come le botticelle romane, ma la loro voce rimane perlopiù inascoltata;

anche alla luce della modifica costituzionale succitata, appare ormai inaccettabile che un cavallo possa rimanere ferito e morire perché costretto a trainare una carrozza, in centri storici invasi dalle automobili, dagli autobus, dai motorini, dai monopattini e dalle biciclette;

inoltre vi sono alcuni fattori ambientali che danneggiano gravemente la salute di questi animali che lavorano in città, come l'inquinamento atmosferico dovuto alla concentrazione di polveri sottili in ambiente urbano o le recenti ondate di calore di carattere eccezionale, spesso associate a tassi elevati di umidità, forte irraggiamento solare e assenza di ventilazione adeguata,

impegna il Governo

a rivedere urgentemente la legislazione attuale in materia ed introdurre definitiva-

mente il divieto di utilizzo degli animali per la trazione umana, mettendo anche fine ad una pratica anacronistica e crudele nei confronti dei cavalli, come quella delle botticelle nelle città.

9/1435-A/68. Cherchi, Iaria, Fede, Cantone, Aiello, Ascari, Barzotti.

La Camera,

premessi che:

il testo in esame reca modifiche al decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada). Quest'ultimo viene interessato da una nuova serie di modificazioni, come già era accaduto diverse volte in precedenza — da ultimo — con il decreto-legge n. 121 del 2021 — nonché una delega al Governo che, entro dodici mesi, coinvolgerebbe la modifica di tutto il complesso sistema codicistico vigente e in via d'approvazione. Tecnica questa, che crea un elevato livello di difficoltà, con riguardo alla conoscenza della legge da parte dei cittadini e delle istituzioni che sono tenuti a applicarlo in tutte le sue parti; all'articolo 1 lettera b) interviene sull'articolo 187 del Codice della Strada, che punisce con contravvenzione, chiunque guidi in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti, introducendo novità di non poco conto rispetto alla disciplina attualmente in vigore;

segnatamente, attraverso l'espunzione dall'attuale formulazione, delle parole: « in stato di alterazione psico-fisica », la proposta di legge in esame incrimina direttamente la guida dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope;

appare evidente come la riformulazione del fatto penalmente rilevante, attraverso la soppressione del riferimento allo stato di alterazione psico-fisica e la tipizzazione della guida « dopo » aver assunto sostanze stupefacenti, richieda ai fini della integrazione del reato, non già il nesso causale tra l'assunzione della sostanza e lo stato di alterazione psico-fisica, bensì, ritenga sufficiente il mero nesso cronologico; è bene rammentare, invero, come oggi, —

invece — affinché sussista il reato, occorre porsi alla guida della vettura in stato di alterazione psico-fisica dovuto all'assunzione della sostanza vietata. Come ribadito dalla recente e costante giurisprudenza di legittimità, essenziale per l'accertamento del fatto-reato è, dunque, l'accertamento del nesso causale tra consumo della sostanza ed effetto di alterazione sull'organismo (v. da ultimo Cass., sez. IV penale, 25 gennaio 2023, n. 5890 e Cass., sez. IV penale, 18 aprile 2023, n. 22682 e ancora trib. Vicenza 4 febbraio 2022, n. 129);

pertanto, il legislatore aveva condizionato la punibilità all'effettivo accertamento non della mera assunzione della sostanza, ma di uno specifico stato di alterazione da quella derivante, ovvero la compromissione dei rapporti tra i processi psichici ed i fenomeni fisici che riguardano l'individuo in sé e i suoi rapporti con l'esterno;

in altre parole, ciò che rileva oggi ai fini dell'integrazione della fattispecie contravvenzionale è quell'alterazione psico-fisica consistente in una visione distorta, in una percezione della realtà completamente alterata, in un rallentamento dei riflessi e un offuscamento generale delle facoltà intellettive e psico-reattive, tali da mettere in pericolo la propria e l'altrui incolumità; tale perimetro tracciato dapprima dal legislatore e chiarito altresì dalla richiamata giurisprudenza, consentono, dunque, di delimitare l'alea del penalmente rilevante esclusivamente a quei casi in cui effettivamente l'assunzione di sostanze implichi una « modifica comportamentale che renda pericolosa la guida dei veicoli, diminuendo l'attenzione e la velocità dell'alterazione » (Cass. pen. IV, 2 febbraio n. 3900 del 2021);

e ciò in ossequio anche al principio di colpevolezza ed offensività che permeano il nostro ordinamento penale e che richiedono, ai fini della comminatoria della sanzione, che vi sia in concreto un rimprovero ascrivibile all'attore e che giustifichi la punizione da parte dell'ordinamento alla sua condotta; diversamente opinando, ovvero, eliminando l'attuale nesso eziologico tra assunzione della sostanza ed effetto di

alterazione, vi è il rischio concreto di punire qualunque soggetto che venga trovato alla guida di veicoli in un arco temporale anche di molto successivo all'uso di sostanze, in barba ai principi costituzionali testé richiamati;

ciò desta particolare preoccupazione, considerando che ben può capitare che taluno abbia dovuto assumere sostanze per uso terapeutico, ovvero per sottoporsi a particolari esami diagnostici invasivi e che possa risultare positivo agli esami anche dopo una settimana dall'uso: si tratterebbe di una situazione in cui l'individuo non sarebbe più sotto l'effetto della sostanza e, perciò sarebbe performante e sobrio rispetto alla guida, tuttavia sarebbe punibile ai sensi del nuovo articolo 187 del Codice della strada, come modificato dalla proposta di legge in esame;

sotto altro profilo, si consideri che non esistono solo le sostanze stupefacenti come contenute nella tabella 1 o in tabella 2 dei decreti sulle sostanze stupefacenti, ma esistono alterazioni alla guida anche legate ad altre terapie: ad esempio, tutte le sostanze dopanti, come l'efedrina o la pseudoefedrina, che si utilizzano, per esempio, nei composti antistaminici per le riniti allergiche. Anche queste sostanze danno sonnolenza, minore vigilanza e minore attenzione alla guida, ma tuttavia, non sarebbero oggetto della fattispecie in commento, in quanto esulano dalle tabelle che determinano il penalmente rilevante,

impegna il Governo

a monitorare gli effetti applicativi della modifica normativa all'articolo 187 del Codice della Strada, come contenuta nella proposta di legge in esame, al fine di valutare di rimediare ad eventuali distorsioni della norma, in pregiudizio delle prerogative degli utenti, alle luce delle considerazioni effettuate in premessa.

9/1435-A/**69**. D'Orso, Iaria.

La Camera,

premesso che:

secondo un *report* di Viasat basato su stime della Polizia di Stato e pubblicato

sul *Sole24Ore*, nel 2022 sono stati rubati oltre 31 mila motoveicoli (moto, motorini e scooter). Di questi poco più di 12 mila sono stati ritrovati;

in caso di furto dello scooter, il proprietario, oltre a denunciare il furto agli organi di polizia giudiziaria, per evitare di dover continuare a pagare il bollo e le multe stradali per i periodi successivi al furto, è tenuto a depositare una denuncia di rinuncia al possesso che, tra costo della pratica, commissioni e imposta di bollo, arriva attorno agli 80 euro;

nel caso in cui lo scooter venga ritrovato, lo stesso proprietario che abbia fatto la denuncia di rinuncia al possesso, sarà sostanzialmente obbligato ad attivare quella di ritorno in possesso, pagando altri 80 euro;

da tempo esiste una sorta di banca dati consultabile dalle varie forze di polizia con tutti i dati di auto e moto rubati,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di intervenire, anche a livello normativo, se necessario, nell'ambito dell'applicazione della riforma del Codice della Strada, per fare in modo che la denuncia di perdita del possesso possa diventare automatica con la denuncia di furto, e che possa essere gratuita, o comunque, pesare il meno possibile sulle tasche delle decine di migliaia di vittime di furto.

9/1435-A/**70**. Paolo Emilio Russo.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento all'esame dell'Assemblea, reca una pluralità di interventi di modifiche del decreto legislativo 30 aprile n. 285 del 1992 (nuovo codice della strada), che riguardano diversi aspetti della disciplina della circolazione stradale, nella ravvisata ragione della persistenza nel nostro Paese, di livelli troppo elevati di incidentalità;

il testo che comprende fra l'altro, un'ampia delega legislativa per il riordino

complessivo della materia, unita all'autorizzazione a emanare successivamente regolamenti di delegificazione, è stato significativamente migliorato nel corso dell'esame in sede referente della Commissione Trasporti, attraverso l'approvazione di una serie di proposte emendative, in un'ottica di collaborazione tra il Governo e i Gruppi parlamentari;

L'articolo 10 in particolare, che dispone misure in materia di accertamento delle violazioni con dispositivi di controllo automatico, apporta modifiche alla regolamentazione dell'accertamento delle violazioni con dispositivi di controllo automatico, (integrando il contenuto degli articoli 45, 142, 193, 198 e 201 del codice della strada) stabilendo l'obbligatorietà, per quanto riguarda gli autovelox, di omogeneizzare la strumentazione utilizzata sul territorio nazionale e consentendo a tal fine, (nelle more dell'entrata in vigore del decreto interministeriale che disciplini l'omologazione) l'uso di apparecchi che siano approvati dal Ministero;

la suesposta disposizione predispone pertanto, un sistema unico riconosciuto ugualmente in tutta Italia, che verrà ulteriormente rafforzato grazie al decreto interministeriale, con il quale saranno omologati i dispositivi e le apparecchiature di rilevamento della velocità uniformemente in tutto il Paese;

in materia di autovelox si evidenzia inoltre, l'approvazione di una misura introdotta in sede referente a seguito di un emendamento, che prevede nel caso in cui si prendano più multe tramite segnalazione del dispositivo di controllo automatico nello stesso tratto stradale di competenza del medesimo ente in un periodo di tempo di un'ora, il pagamento di una sola sanzione, quella più grave, aumentata di un terzo se più favorevole;

al riguardo il sottoscrittore del presente atto rileva, in ragione delle note vicende connesse al numero esorbitante di multe comminate agli automobilisti in tutto il territorio nazionale, causate da autovelox non conformi, molto spesso installati in

posizioni insidiose e giudicate irregolari anche da parte della giurisdizione italiana, collocate esclusivamente per fini di lucro, anziché per la sicurezza stradale, la necessità di prevedere forme agevolative in favore degli enti locali, attraverso misure fiscali o incentivi economici, attraverso la predisposizione di progetti volti a rafforzare la presenza sulle strade di competenza del personale della polizia locale;

i suesposti progetti, potranno prevedere l'implementazione dei servizi di polizia stradale da parte delle polizie locali, sia mediante posti di controllo, che in forma dinamica su strada, previa pianificazione e coordinamento del Prefetto;

a parere del sottoscrittore del presente atto, in relazione alle suesposte osservazioni, i servizi di rafforzamento da parte delle polizie locali, potranno essere prioritariamente mirati al controllo del rispetto dei limiti di velocità e delle condotte pericolose di guida, in modo da risultare funzionali al concreto raggiungimento di più elevati livelli di sicurezza, anche percepita, nei centri urbani; a tal fine, l'impiego del vigente Osservatorio per il monitoraggio dell'incidentalità stradale, quale organismo a composizione flessibile e variabile, a seconda degli obiettivi da perseguire, (nel cui ambito potranno essere condivisi anche i suddetti servizi pianificati da parte della polizia stradale, attraverso un maggiore affiancamento da parte delle polizie locali nel monitorare la correttezza degli automobilisti alla guida e i limiti di velocità previsti) potrà consentire di migliorare, a giudizio del sottoscrittore del presente atto, il quadro complessivo delle misure di controllo e di verifica nella circolazione stradale, per la sicurezza dei conducenti e degli stessi veicoli,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di prevedere, compatibilmente con il quadro di finanza pubblica e le risorse finanziarie disponibili, l'introduzione di misure anche di tipo normativo, volte a stabilire forme d'incentivazione in favore degli enti locali, che predi-

spongono progetti o protocolli d'intesa, d'intesa con l'organo periferico dell'amministrazione statale, al fine di rafforzare la presenza da parte del personale della polizia locale, sulle strade di competenza, nel monitorare il controllo del limite di velocità consentito nei tratti stradali determinati.

9/1435-A/**71**. Ambrosi, Davide Bergamini, Pierro.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 208 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 prevede che i proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie per violazioni previste dal codice siano devoluti alle regioni, province e comuni, quando le violazioni siano accertate da funzionari, ufficiali ed agenti, rispettivamente, delle regioni, delle province e dei comuni;

per quanto riguarda gli enti locali, il comma 4 dell'articolo 208, dispone una quota di destinazione dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie con specifico uso di destinazione per la manutenzione e sicurezza stradale e per il potenziamento delle attività di controllo e accertamento;

il comma 5-*bis* del medesimo articolo 208 prevede che una quota di tali proventi, devoluti agli enti locali, possa essere destinata ad assunzioni stagionali a progetto nelle forme di contratti a tempo determinato e a forme flessibili di lavoro;

tali previsioni, pur condivisibili, costituiscono comunque una limitazione delle somme che potrebbero essere destinate anche all'assunzione di nuovo personale a tempo indeterminato nel settore della sicurezza stradale,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di prevedere che la quota dei proventi delle sanzioni devoluti agli enti locali di cui al comma 5-*bis* dell'articolo 208 del codice della strada di cui

al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 possa essere destinata anche ad assunzioni con contratti a tempo indeterminato di personale di polizia locale finalizzate alla sicurezza stradale.

9/1435-A/**72**. Pretto, Dara, Furgiuele, Maccanti, Marchetti, Davide Bergamini, Pierro.

La Camera,

premesso che:

in ragione della crescita delle vendite di veicoli elettrici ed ibridi (circa il 44 per cento del totale delle immatricolazioni da gennaio ad agosto 2023), è quanto mai necessario che gli operatori del settore del soccorso stradale siano in possesso di un'adeguata e specifica formazione, al fine di effettuare interventi su tali veicoli. Occorre infatti che gli operatori siano a conoscenza delle modalità di soccorso richieste per veicoli provvisti di parti attive ad alta tensione;

il soccorso stradale meccanico è disciplinato soltanto da una direttiva, risalente al 24 maggio 1999, che genericamente prevede lo svolgimento di un adeguato e tempestivo servizio di soccorso attraverso la presenza di strutture e mezzi permanentemente ed esclusivamente dedicati nonché di soggetti particolarmente qualificati, con organizzazione di operatori professionalmente idonei e mezzi conformi alla normativa vigente, i quali siano sempre in condizione di effettuare l'intervento richiesto in condizioni di sicurezza;

data la natura di servizio pubblico del soccorso meccanico, è necessario disciplinarne i requisiti di professionalità e competenza, nella consapevolezza che una adeguata attività di soccorso richiede specifiche nozioni necessarie all'uso della strumentazione dei veicoli di soccorso ad uso speciale, per garantire il rispetto dei criteri di sicurezza nelle operazioni, di carico e/o agganciamento e tramo dei veicoli in avaria;

è richiesta inoltre la conoscenza dei comportamenti adeguati a coadiuvare la

viabilità, delle tecnologie e delle caratteristiche funzionali dei veicoli nonché di nozioni di primo soccorso alle persone;

a fronte del proliferare di soggetti privi di professionalità e requisiti tecnici, occorre far fronte al rischio della mancanza di mezzi adeguati al tipo di intervento da effettuare e che ciò si traduca in gravi danni per gli utenti e la circolazione stradale,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare misure idonee a garantire la sicurezza delle attività connesse al soccorso stradale meccanico, anche mediante una disciplina aggiornata dei requisiti di professionalità e competenza degli operatori nonché l'istituzione di un albo nazionale dei soccorritori stradali di veicoli.

9/1435-A/**73**. Carrà, Dara, Furgiuele, Maccanti, Marchetti, Pretto, Davide Bergamini, Pierro.

La Camera,

premessi che:

i pali per l'illuminazione rappresentano un costante pericolo per le persone che percorrono le strade urbane, extraurbane e le autostrade. I dati statistici raccolti da ISTAT e ACI mostrano che il numero di incidenti che comporta una collisione con i pali stradali supera i 5.000 casi all'anno;

la norma UNI EN 12767 « Sicurezza passiva di strutture di sostegno per strutture stradali attrezzature stradali. Requisiti, classificazione e metodi di prova » suddivide i sostegni in classe di prestazioni. La classe di prestazione di ogni struttura di sostegno sottoposta a prova deve essere espressa come una combinazione di classe di velocità, categoria di assorbimento di energia, classe di sicurezza per gli occupanti, tipo di riempimento, modalità di collassamento, classe di direzione indicata e rischio di penetrazione del tetto fornito,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di prevedere sulle strade ad alta percorrenza e con alto tasso

di incidentalità e ai fini dell'installazione di impianti di illuminazione pubblica e impianti di comunicazione, l'utilizzo di pali certificati conformi alle disposizioni UNI EN 40 circa la stabilità di carico e rispondenti alla norma UNI EN 12767 la cui classe di appartenenza indichi nessun assorbimento di energia in caso d'impatto e il più basso livello di rischio di indentazione del tetto del veicolo.

9/1435-A/**74**. Davide Bergamini, Furgiuele, Dara, Marchetti, Pretto, Ambrosi.

La Camera,

premessi che:

la sicurezza degli utenti di veicoli a due ruote è un argomento di estrema attualità dato l'incremento degli incidenti che li vedono coinvolti;

l'articolo 171 del decreto legislativo 285 del 1992, « Nuovo Codice della Strada », prevede l'obbligo di indossare un casco protettivo conforme ai tipi omologati e di tenerlo allacciato durante la marcia per i conducenti e gli eventuali passeggeri di ciclomotori e motoveicoli;

tale obbligo si è reso necessario con l'intensificarsi del traffico in virtù della provata efficacia di tale strumento nella prevenzione dei traumi cranici e per ridurre le lesioni al capo in caso di incidente;

l'introduzione dell'obbligo di uso del casco protettivo, riducendo l'incidenza del trauma cranico, ha avuto conseguenze positive sia in termini di risparmio di costi umani, sia in termini di risparmio di costi sociali connessi al fenomeno dell'infortunistica stradale;

se è ormai acclarato che l'uso obbligatorio del casco è assai efficace nella riduzione della mortalità e della gravità delle lesioni alla testa, purtroppo l'uso dello stesso è del tutto inutile relativamente ai traumi della colonna vertebrale, le cui conseguenze consistono spesso in una invalidità permanente; negli ultimi anni l'offerta di capi protettivi è cresciuta e si è sviluppata, anche grazie ad una maggiore sensi-

bilità al tema della sicurezza stradale, che ha determinato importanti investimenti in ricerca e sviluppo. Tanti e diversificati sono i prodotti già diffusi nel settore motociclistico: paraschiena, protettori rimovibili su spalle, gomiti e avambracci, guanti, ginocchiere, *gilet* o giacche con all'interno dispositivi *airbag*;

sarebbe opportuno favorire l'acquisto di abbigliamento tecnico protettivo per i conducenti e i passeggeri di motoveicoli al fine di prevenire le lesioni alla colonna vertebrale,

impegna il Governo

a valutare la possibilità, compatibilmente con le esigenze di finanza pubblica, di prevedere misure di defiscalizzazione finalizzate a promuovere l'acquisto di abbigliamento tecnico protettivo

9/1435-A/**75**. Dara, Maccanti, Marchetti, Pretto, Furguele, Ambrosi, Davide Bergamini, Pierro.

La Camera,

premessi che:

la vendita di una vettura con il contachilometri alterato è una pratica commerciale scorretta in quanto impedisce al consumatore che acquista l'auto di valutare i maggiori costi di manutenzione futura, con i problemi derivanti dal fermo auto necessario per le riparazioni, che ne derivano, oltre ai problemi derivanti dalla futura rivendita del veicolo con chilometraggio contraffatto. In base ad alcuni studi, in Italia un'auto usata su dieci acquistate ha il contachilometri contraffatto;

la legge impone al momento della revisione l'obbligo di registrare il numero di chilometri del veicolo e, in questo modo, ne viene siglato in via ufficiale il chilometraggio. Il dato può essere consultato pubblicamente sul registro del Portale dell'Automobilista, all'interno del quale è possibile consultare la data dell'ultima revisione ed anche i chilometri associati al veicolo, inoltre accedendo con lo SPID sul medesimo

portale è anche possibile consultare anche lo storico delle revisioni con i medesimi dati. Tuttavia, la grande maggioranza dei cittadini non è a conoscenza di questa possibilità, e molti cittadini non hanno dimestichezza con gli strumenti informatici;

l'articolo 1 del decreto legislativo 29 maggio 2017, n. 98, ha istituito il documento unico di circolazione e di proprietà, contenente i dati di circolazione e di proprietà degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi ricadenti nel regime dei beni mobili registrati di cui al libro VI, titolo I, capo III, sezione I, del codice civile,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di:

riportare l'elenco delle date in cui sono state effettuate le revisioni, con relativo chilometraggio, sul documento unico dei veicoli, che viene ristampato ad ogni passaggio di proprietà, come i dati relativi al chilometraggio delle auto alla data di ciascuna revisione vengono oggi riportati sul Portale dell'Automobilista, e sono consultabili da tutti i cittadini;

prescrivere che ad ogni compravendita di veicoli la parte venditrice debba dichiarare il chilometraggio del mezzo, che viene trascritto e pubblicato come nei casi della revisione ministeriale biennale;

adottare iniziative di competenza volte a combattere il fenomeno della contraffazione del chilometraggio che continua ad affliggere il settore del commercio di autoveicoli e che produce concorrenza sleale, favorendo le aziende che si avvalgono di questa pratica commerciale scorretta.

9/1435-A/**76**. Cecchetti, Dara, Furguele, Maccanti, Marchetti, Pretto, Davide Bergamini, Pierro.

La Camera,

premessi che:

la vendita di una vettura con il contachilometri alterato è una pratica commerciale scorretta in quanto impedisce al

consumatore che acquista l'auto di valutare i maggiori costi di manutenzione futura, con i problemi derivanti dal fermo auto necessario per le riparazioni, che ne derivano, oltre ai problemi derivanti dalla futura rivendita del veicolo con chilometraggio contraffatto. In base ad alcuni studi, in Italia un'auto usata su dieci acquistate ha il contachilometri contraffatto;

la legge impone al momento della revisione l'obbligo di registrare il numero di chilometri del veicolo e, in questo modo, ne viene siglato in via ufficiale il chilometraggio. Il dato può essere consultato pubblicamente sul registro del Portale dell'Automobilista, all'interno del quale è possibile consultare la data dell'ultima revisione ed anche i chilometri associati al veicolo, inoltre accedendo con lo SPID sul medesimo portale è anche possibile consultare anche lo storico delle revisioni con i medesimi dati. Tuttavia, la grande maggioranza dei cittadini non è a conoscenza di questa possibilità, e molti cittadini non hanno dimestichezza con gli strumenti informatici;

l'articolo 1 del decreto legislativo 29 maggio 2017, n. 98, ha istituito il documento unico di circolazione e di proprietà, contenente i dati di circolazione e di proprietà degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi ricadenti nel regime dei beni mobili registrati di cui al libro VI, titolo I, capo III, sezione I, del codice civile,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di:

prescrivere che ad ogni compravendita di veicoli la parte venditrice debba dichiarare il chilometraggio del mezzo, che viene trascritto e pubblicato come nei casi della revisione ministeriale biennale;

adottare iniziative di competenza volte a combattere il fenomeno della contraffazione del chilometraggio che continua ad affliggere il settore del commercio di autoveicoli e che produce concorrenza sleale, favorendo le aziende che si avvalgono di questa pratica commerciale scorretta.

9/1435-A/76. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Cecchetti, Dara, Furguele,

Maccanti, Marchetti, Pretto, Davide Bergamini, Pierro.

La Camera,

premesso che:

il testo in esame reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada). Quest'ultimo viene interessato da una nuova serie di modificazioni, come già era accaduto diverse volte in precedenza – da ultimo – con il decreto-legge n. 121 del 2021 – nonché una delega al Governo che, entro dodici mesi, coinvolgerebbe la modifica di tutto il complesso sistema codicistico vigente e in via d'approvazione;

al fine di garantire la sicurezza della circolazione stradale, nell'intero territorio nazionale è vietato l'utilizzo di animali per la trazione di veicoli e di mezzi di ogni specie adibiti al servizio di piazza e ai servizi pubblici non di linea finalizzati al trasporto di persone a fini turistici;

qualsiasi soggetto che violi le disposizioni del comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 40.000 a euro 250.000 in caso di recidiva e si applica la sanzione accessoria della confisca obbligatoria del mezzo e dell'animale;

gli animali dismessi dai servizi non possono essere destinati alla macellazione e restano in carico ai rispettivi proprietari e, qualora i proprietari siano impossibilitati a garantire il mantenimento degli stessi, potrebbero essere ceduti in affidamento provvisorio alle associazioni o alle strutture individuate,

impegna il Governo

ad adottare ogni misura utile alla tutela degli animali che abbiano svolto mansioni di trazione di veicoli.

9/1435-A/77. Caramiello, Cherchi, Iaria.

La Camera

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare ogni misura utile alla tutela degli animali che

abbiano svolto mansioni di trazione di veicoli.

9/1435-A/77. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Caramiello, Cherchi, Iaria.

La Camera,

premesso che:

dai dati ACI-ISTAT del 25 luglio 2023 sugli incidenti stradali nel 2022 emerge che il 2022 è caratterizzato da una netta ripresa della mobilità e, come conseguenza, anche dell'incidentalità stradale;

nel 2022 sono 3.159 i morti in incidenti stradali in Italia (+9,9 per cento rispetto all'anno precedente), 223.475 i feriti (+9,2 per cento) e 165.889 gli incidenti stradali (+9,2 per cento); per quello che riguarda i motociclisti si registra un incremento del 12,4 per cento;

gli indici di mortalità e lesività per categoria di utenze della strada evidenziano rischi più elevati per alcuni utenti rispetto a quelli di altre categorie e, nel caso dei motociclisti il valore dell'indice di mortalità è di 2,5 volte superiore (1,5 ogni 100 incidenti) superiore a quello per i conducenti e passeggeri di biciclette, elettriche e non, e di monopattini;

sono molteplici i pericoli che la strada può presentare per i motociclisti, spesso difficilmente percettibili dagli automobilisti quali pendenze dell'asfalto, presenze di buche, radici, materiali sdruciolevoli, ostacoli fissi;

il problema della segnaletica nel caso dei veicoli a due ruote risulta assai critico dato che anche lo stesso posizionamento della segnaletica verticale può rappresentare un concreto elemento di pericolo per i motociclisti come, ad esempio, l'eccesso di segnali verticali sovrapposti e collocati in prossimità di incroci o di punti critici della rete viaria con l'effetto di sottrarre il motociclista alla vista degli altri utenti della strada, oppure all'installazione dei segnali stessi nelle vie di fuga, ad esempio all'esterno delle curve, con grave rischio d'im-

patto da parte del motociclista in caso di caduta;

il decreto del 1° aprile 2019 in materia di dispositivi stradali di sicurezza per i motociclisti prevede l'installazione «*guardrail* salva-motociclisti» «*su tutte le curve circolari caratterizzate da un raggio minore di 250 metri nei casi di interventi di nuova costruzione, di adeguamento di tratti stradali esistenti che comportano varianti di tracciato e/o rinnovo delle barriere di sicurezza stradali su tratti significativi, oppure su strade esistenti non soggette ad interventi ma dove siano avvenuti nel triennio almeno cinque incidenti con morti e/o feriti, che abbiano visto il coinvolgimento di motoveicoli e/o ciclomotori*»;

l'articolo 17 dell'A.C. 1435, disegno di legge recante interventi in materia di sicurezza stradale e delega per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, al comma 3, lettera *f*) relativa all'adozione di misure per la tutela dell'utenza vulnerabile, nella quale ricomprendere anche i motociclisti, anche attraverso la definizione di criteri per la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e di arredi urbani finalizzati alla sicurezza degli utilizzatori di veicoli a due ruote e dei dispositivi per la mobilità personale secondo quanto previsto dalla successiva lettera *o*);

il disegno di legge in esame, nella delega al Governo prevede, tra i principi e criteri direttivi di riordino della legislazione vigente del codice della strada, l'attribuzione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del compito di predisporre linee guida e di indirizzo destinate alle amministrazioni locali, concernenti la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e arredi urbani finalizzate anche alla sicurezza degli utilizzatori di veicoli a due ruote nonché l'aggiornamento della segnaletica stradale, in conformità alle norme internazionali in materia e all'organizzazione della circolazione,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di:

incrementare i fondi a disposizione degli enti preposti al fine di realizzare le

barriere di cui al decreto Ministero infrastrutture e trasporti del primo aprile 2019;

prevedere in sede di attuazione della legge delega per la revisione del codice della strada le tempistiche di progettazione e costruzione di infrastrutture stradali finalizzata anche alla sicurezza degli utilizzatori a due ruote;

promuovere programmi di manutenzione costante della segnaletica orizzontale e verticale, con un *focus* sulla verniciatura antidrucciolo e sull'apposizione di segnali e dissuasori che non creino intralcio né pericoli aggiuntivi sulla sede stradale.

9/1435-A/78. Bof, Dara, Furgiuele, Maccanti, Marchetti, Pretto, Ambrosi.

La Camera,

premessi che:

dai dati ACI-ISTAT del 25 luglio 2023 sugli incidenti stradali nel 2022 emerge che il 2022 è caratterizzato da una netta ripresa della mobilità e, come conseguenza, anche dell'incidentalità stradale;

nel 2022 sono 3.159 i morti in incidenti stradali in Italia (+9,9 per cento rispetto all'anno precedente), 223.475 i feriti (+9,2 per cento) e 165.889 gli incidenti stradali (+9,2 per cento); per quello che riguarda i motociclisti si registra un incremento del 12,4 per cento;

gli indici di mortalità e lesività per categoria di utente della strada evidenziano rischi più elevati per alcuni utenti rispetto a quelli di altre categorie e, nel caso dei motociclisti il valore dell'indice di mortalità è di 2,5 volte superiore (1,5 ogni 100 incidenti) superiore a quello per i conducenti e passeggeri di biciclette, elettriche e non, e di monopattini;

sono molteplici i pericoli che la strada può presentare per i motociclisti, spesso difficilmente percettibili dagli automobilisti quali pendenze dell'asfalto, presenze di buche, radici, materiali sdruciollevoli, ostacoli fissi;

il problema della segnaletica nel caso dei veicoli a due ruote risulta assai critico

dato che anche lo stesso posizionamento della segnaletica verticale può rappresentare un concreto elemento di pericolo per i motociclisti come, ad esempio, l'eccesso di segnali verticali sovrapposti e collocati in prossimità di incroci o di punti critici della rete viaria con l'effetto di sottrarre il motociclista alla vista degli altri utenti della strada, oppure all'installazione dei segnali stessi nelle vie di fuga, ad esempio all'esterno delle curve, con grave rischio d'impatto da parte del motociclista in caso di caduta;

il decreto del 1° aprile 2019 in materia di dispositivi stradali di sicurezza per i motociclisti prevede l'installazione « *guardrail* salva-motociclisti » « su tutte le curve circolari caratterizzate da un raggio minore di 250 metri nei casi di interventi di nuova costruzione, di adeguamento di tratti stradali esistenti che comportano varianti di tracciato e/o rinnovo delle barriere di sicurezza stradali su tratti significativi, oppure su strade esistenti non soggette ad interventi ma dove siano avvenuti nel triennio almeno cinque incidenti con morti e/o feriti, che abbiano visto il coinvolgimento di motoveicoli e/o ciclomotori »;

l'articolo 17 dell'A.C. 1435, disegno di legge recante interventi in materia di sicurezza stradale e delega per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, al comma 3, lettera *f*) relativa all'adozione di misure per la tutela dell'utenza vulnerabile, nella quale ricomprendere anche i motociclisti, anche attraverso la definizione di criteri per la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e di arredi urbani finalizzati alla sicurezza degli utilizzatori di veicoli a due ruote e dei dispositivi per la mobilità personale secondo quanto previsto dalla successiva lettera *o*);

il disegno di legge in esame, nella delega al Governo prevede, tra i principi e criteri direttivi di riordino della legislazione vigente del codice della strada, l'attribuzione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del compito di predisporre linee guida e di indirizzo destinate alle amministrazioni locali, concernenti la pro-

gettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e arredi urbani finalizzate anche alla sicurezza degli utilizzatori di veicoli a due ruote nonché l'aggiornamento della segnaletica stradale, in conformità alle norme internazionali in materia e all'organizzazione della circolazione,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di:

incrementare i fondi a disposizione degli enti preposti al fine di realizzare le barriere di cui al decreto Ministero infrastrutture e trasporti del primo aprile 2019;

valutare l'opportunità di disciplinare, in sede di emanazione dei Regolamenti previsti dall'articolo 35, comma 6, le tempistiche di progettazione e costruzione di infrastrutture stradali finalizzata anche alla sicurezza degli utilizzatori a due ruote;

promuovere programmi di manutenzione costante della segnaletica orizzontale e verticale, con un *focus* sulla verniciatura antisdrucchiolo e sull'apposizione di segnali e dissuasori che non creino intralcio né pericoli aggiuntivi sulla sede stradale.

9/1435-A/**78**. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Bof, Dara, Furgiuele, Maccanti, Marchetti, Pretto, Ambrosi.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 230 del Codice della Strada relativo all'educazione stradale promuove la promozione della formazione dei giovani in materia di comportamento stradale e di sicurezza del traffico e della circolazione;

l'articolo 5 del disegno di legge in esame introduce il comma 2-ter all'articolo 230 del Codice della strada prevedendo l'attribuzione, a coloro che partecipano a corsi extracurricolari di educazione stradale organizzati da istituzioni scolastiche secondarie di secondo grado, statali e paritarie, del credito di due punti all'atto del rilascio delle patenti AM, A1, B1, A2, B, BE, C1, C1E;

l'articolo 5 del disegno di legge demanda, inoltre, ad un decreto del Ministro dell'istruzione e del merito, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'interno,

impegna il Governo

a valutare la possibilità di prevedere tra i corsi extracurricolari per i ragazzi delle scuole secondarie di secondo grado, statali e paritarie, corsi ad hoc sulla guida consapevole con percorsi inclusi nell'offerta formativa scolastica nonché di prevedere e promuovere progetti specifici, anche territoriali, promossi da enti, anche privati, e istituzioni pubbliche competenti in materia di sicurezza stradale, prevedendo i fondi necessari.

9/1435-A/**79**. Marchetti, Dara, Furgiuele, Maccanti, Pretto, Ambrosi.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 126-bis del decreto legislativo 285 del 1992, Nuovo Codice della Strada, prevede al comma 4, la possibilità di frequentare corsi di aggiornamento organizzati dalle autoscuole o da soggetti pubblici o privati a ciò autorizzati dal Dipartimento per i trasporti terrestri del Ministero dei trasporti funzionali, dopo apposita prova di esame, alla riacquisizione di punti della patente;

l'articolo 22, comma 4 della legge n. 120 del 2010 recante « Disposizioni in materia di sicurezza stradale » prevede che, sulla base delle risultanze di un'apposita attività di studio e di sperimentazione, sono disciplinati i corsi di guida sicura avanzata, il Ministero dei trasporti emani un decreto con particolare riferimento ai requisiti di idoneità dei soggetti che tengono i corsi, ai relativi programmi e ai requisiti di professionalità dei docenti e di idoneità delle attrezzature;

al fine di promuovere la sicurezza stradale e migliorare la formazione per una guida sicura dei motociclisti,

impegna il Governo

a valutare le opportunità di dare attuazione all'articolo 22 comma 4 della legge 29 luglio 2010, n. 120, recante disposizioni in materia di sicurezza stradale.

9/1435-A/**80**. Zinzi, Pizzimenti, Furgiuele, Dara, Maccanti, Marchetti, Pretto.

La Camera,

premesso che:

i portabici sono definiti strutture leggere e amovibili che non modificano in modo significativo la massa a vuoto del veicolo e possono, quindi, essere montati sull'automobile sia tramite appositi punti di aggancio previsti dal costruttore del veicolo, sia sul gancio di traino a sfera;

la circolare n. 25981 del 6 settembre 2023 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e la successiva circolare di chiarimento n. 30187 del 12 ottobre 2023, stabiliscono che i portabici possono essere installati e utilizzati solo a certe condizioni: in particolare, la lunghezza non deve superare 1,20 metri, incluse le bici trasportate, la larghezza non deve superare quella dell'autoveicolo, incluse le bici, e l'altezza non deve superare 2,50 metri;

inoltre, se il portabici e le bici installate ostruiscono anche parzialmente i dispositivi di illuminazione e di segnalazione visiva, devono essere installati dispositivi supplementari ripetitori, omologati e corrispondenti a quelli previsti sul veicolo;

in caso di ostruzione anche parziale della targa, è necessario applicare la targa ripetitrice con le modalità previste per il carrello appendice. In tali casi, sono necessarie visita e prova da parte degli Uffici della Motorizzazione Civile nonché l'aggiornamento del documento unico di circolazione e di proprietà del veicolo;

tali disposizioni, adottate in adeguamento a quanto previsto dall'articolo 164

del codice della strada, rendono tuttavia complesso l'uso del portabici su molti modelli di auto, tenuto conto della larghezza delle auto (esclusi i retrovisori esterni) e della lunghezza di molte biciclette. Una bicicletta da turismo con telaio grande e ruote da 28 sfiora 1,9 metri di lunghezza. Solo le auto di grandi dimensioni hanno una larghezza superiore;

alcuni costruttori hanno promosso sulla questione un ricorso al TAR, inizialmente respinto, e si sono successivamente appellati al Consiglio di Stato, il quale, con ordinanza del 19 gennaio 2024, ha sospeso la circolare in attesa di un nuovo giudizio di merito di fronte al TAR, riconoscendo le ragioni avanzate dai ricorrenti circa la complessità e il carattere tecnico della controversia,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di modificare le disposizioni citate in premessa, al fine di renderle più idonee e tecnicamente conformi alle esigenze degli utenti.

9/1435-A/**81**. Maccanti, Coin, Pretto, Marchetti, Furgiuele, Ambrosi.

La Camera,

premesso che

l'articolo 10-*bis* del decreto-legge n. 135 del 2018 ha previsto l'adozione di tre decreti attuativi sui servizi di trasporto pubblico non di linea finalizzati: a regolare l'istituzione di un registro informatico pubblico nazionale delle imprese titolari di licenza per servizi taxi o di autorizzazione per servizi NCC; a definire le specifiche per la compilazione del foglio di servizio in formato elettronico per i servizi NCC; a disciplinare l'attività delle piattaforme tecnologiche di intermediazione che intermediano tra domanda e offerta di autoservizi pubblici non di linea;

l'articolo 10-*bis*, comma 6 del decreto-legge n. 135 del 2018 ha stabilito che fino alla piena operatività del predetto registro informatico pubblico nazionale delle

imprese esercenti attività di taxi e NCC non è consentito il rilascio di nuove autorizzazioni per l'espletamento del servizio di noleggio con conducente con autovettura, motocarozzetta e natante;

anche alla luce della recente ordinanza n. 35 della Corte costituzionale, depositata in data 7 marzo 2024, risulta ormai improcrastinabile l'adozione dei decreti attuativi di cui sopra, non essendo ipotizzabile che possa permanere il blocco all'ingresso di nuovi vettori NCC a distanza di più di cinque anni dalla entrata in vigore del decreto-legge n. 135 del 2018;

al fine di dare attuazione ai predetti decreti il Ministero delle infrastrutture ha avviato nel mese di febbraio un tavolo di consultazione con le associazioni di settore;

da quanto si apprende dagli organi di stampa, la consultazione sull'adozione dei tre decreti ha messo in evidenza l'esigenza di procedere, in parallelo con l'attuazione dei predetti provvedimenti, all'adeguamento dell'apparato sanzionatorio previsto dagli articoli 85 e 86 del Codice della Strada rispettivamente per i servizi NCC e taxi;

in particolare, è emersa da parte delle associazioni di categoria NCC l'esigenza di evitare che lievi irregolarità, associate alla violazione di condizioni non qualificanti le modalità di esercizio dell'autorizzazione, siano sottoposte a sanzioni gravose, consistenti nella sospensione della carta di circolazione da due a otto mesi, fino al ritiro della medesima, che rischiano di penalizzare fortemente l'attività delle imprese di settore;

è conseguentemente opportuno ripensare la formulazione dell'articolo 85 del Codice della strada distinguendo chiaramente tre situazioni (lo svolgimento del servizio in assenza di autorizzazione o con un veicolo non destinato a servizio NCC; la violazione delle condizioni sostanziali di esercizio dell'autorizzazione, come previste dagli articoli 3 e 11 della legge 15 gennaio 1992, n. 21; lo svolgimento del servizio senza ottemperare alle ulteriori condizioni di cui all'autorizzazione) oggi soggette allo

stesso regime sanzionatorio, graduando le sanzioni applicabili a ciascuna di tali ipotesi in ragione della gravità della condotta, nonché delle relative reiterazioni;

analoga distinzione tra le diverse ipotesi di violazione delle condizioni di svolgimento del servizio pubblico non di linea andrebbe immaginata per i titolari di licenze taxi, al fine di adeguare il regime sanzionatorio applicabile in caso di violazione delle condizioni sostanziali di svolgimento del servizio, come previste dagli articoli 2, 12, commi 1 e 2, e 13, comma 1 della predetta legge n. 21 del 1992;

nel momento in cui si intende procedere con l'adozione dei tre decreti attuativi dell'articolo 10-bis del decreto-legge n. 135 del 2018 appare, dunque, necessitato un intervento che consenta di risolvere le principali criticità afferenti l'apparato sanzionatorio relativo ai servizi di trasporto pubblico non di linea,

impegna il Governo

ad accompagnare l'iter di adozione dei decreti attuativi dell'articolo 10-bis del decreto-legge n. 135 del 2018 con gli opportuni adeguamenti normativi all'apparato sanzionatorio di cui agli articoli 85 e 86 del Codice della strada nei termini esposti in premessa.

9/1435-A/**82**. Furguele, Raimondo, Tosi, Cesa, Amich, Baldelli, Cangiano, Dara, Deidda, Frijia, Longi, Marchetti, Pretto, Ruspandini, Gaetana Russo, Sorte, Giagoni.

La Camera,

premessi che:

il provvedimento all'esame dell'Assemblea, reca interventi in materia di sicurezza stradale e delega il Governo a revisionare il codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;

lo scopo del provvedimento consiste fra l'altro nel migliorare la sicurezza della circolazione stradale, al fine di disciplinare

i problemi di maggiore impatto tra i consociati;

i titoli I e II del provvedimento intervengono in tale ambito, al fine di adeguare il quadro normativo vigente ai più elevati livelli di sicurezza richiesti dal contesto sociale, politico ed economico e introdurre maggiori garanzie a presidio degli utenti mentre il successivo titolo III del disegno di legge interviene in altri ambiti di significativa rilevanza per la sicurezza della circolazione stradale;

nel corso dell'*iter* parlamentare in sede referente sono emerse alcune carenze attinenti la regolamentazione del settore del soccorso stradale meccanico per veicoli elettrici e ibridi nel quadro delle azioni per lo sviluppo sostenibile;

in particolare, non risultano disciplinate le modalità di soccorso e di custodia in deposito necessarie per i veicoli elettrificati, nonché la conseguente necessità di tutelare la sicurezza delle migliaia di lavoratori addetti al soccorso ed alla custodia di tali veicoli;

il sottoscrittore del presente atto, evidenzia inoltre, che attualmente non risulta istituito un Albo professionale dei soccorritori, ove dovrebbero essere iscritte invece le aziende abilitate ad esercitare l'attività di traino dei veicoli in avaria e di soccorso stradale meccanico, così come richiesto dai rappresentanti di categoria nel corso delle audizioni presso la IX Commissione Trasporti;

risulta pertanto necessario, introdurre normative in rapporto alla formazione e all'assegnazione delle qualifiche di PES e PAV degli operatori che operano nelle attività di soccorso e di custodia dei veicoli elettrificati, secondo le norme di riferimento CE1 11-27/2021, nel rispetto degli obblighi previsti dalla normativa in vigore in materia di salute e sicurezza nei luoghi lavoro, ai sensi del decreto legislativo n. 81 del 2008,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di prevedere, nel prossimo provvedimento utile, un inter-

vento di tipo normativo volto a regolare le modalità di soccorso e di custodia dei veicoli elettrificati ed ibridi e di formazione dei lavoratori operanti nel settore, ed istituire altresì presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un apposito albo dei soccorritori stradali.

9/1435-A/**83**. Deidda.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame prevede interventi in materia di sicurezza stradale e di revisione del Codice della Strada. Nulla viene però previsto riguardo l'annosa questione dei ritardi accumulati in particolare negli ultimi anni, con i quali molte delle Commissioni mediche locali provvedono ai rinnovi delle patenti;

tali arretrati sarebbero dovuti in gran parte a ritardate nomine dei componenti delle Commissioni stesse da parte dei competenti enti regionali;

tali nomine, pur riguardando l'attribuzione di una funzione meramente amministrativa e non politica, avvengono attraverso delibere dei Presidenti di regione che spesso necessitano di un lunghissimo *iter* approvativo;

ciò comporta soprattutto per utenti particolarmente fragili come i soggetti disabili, disagi insostenibili. I tempi di attesa per il rinnovo delle patenti in questo caso specifico si sono dilatati in modo abnorme dopo il periodo pandemico con il rischio che persone con disabilità rimangano senza la fondamentale possibilità di muoversi in autonomia; considerato che:

secondo la normativa vigente spetta alla Commissione medica locale l'accertamento della presenza o della sussistenza dei requisiti psicofisici prescritti per il rilascio, la revisione o la conferma di una patente di categoria A (AM, A1 e A2), B (B1 e BE), C (C1, C1E, CE) e D (D1, D1E e DE) da parte di: persone a cui è stata disposta la revisione del permesso (guida in stato di ebbrezza, detenzione e uso di sostanze stu-

pefacenti, segnalazioni per invalidità, segnalazioni per verifica della persistenza dei requisiti di idoneità psicofisica per la guida); persone segnalate dai medici certificatori durante il rinnovo della patente; persone con perdita, limitazioni, difficoltà nel movimento e nel coordinamento degli arti, della colonna vertebrale e del corpo (malattie neurologiche, ossee, muscolari, traumi); persone con importante riduzione della vista, del campo visivo, malattie progressive dell'occhio, (glaucoma, maculopatie, lesioni del nervo ottico, danni alla retina, ecc.); persone con riduzione dell'udito; persone con diabete (patenti C1, C1E, C, CE / D1, D1E, D, DE); persone con diabete con complicanze d'organo (tutte le patenti); persone con epilessia, anche pregressa; persone con malattie psichiche; persone con trapianto d'organo; persone in dialisi; persone con malattie endocrine; persone con malattie cardiovascolari; persone con sindrome di apnee notturne; persone che hanno compiuto 65 anni per le categorie di patente di gruppo C e 60 anni per quelle di gruppo D;

il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e le successive modificazioni ed integrazioni recante « Nuovo Codice della Strada » all'articolo 119, disciplina le modalità per l'accertamento dei requisiti fisici e psichici, per il conseguimento della patente di guida, nei riguardi di particolari categorie di soggetti individuate al comma 4 del medesimo articolo, mediante un'apposita Commissione Medica Locale (CML) istituita presso il Servizio che svolge funzioni in materia medico – legale dell'Azienda Sanitaria Locale competente per territorio;

inizialmente il decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, recante « Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della Strada » all'articolo 330, disciplinava la costituzione delle Commissioni Mediche Locali;

è poi intervenuto il decreto-legge 9 febbraio 2012, n. 5, recante « Disposizioni urgenti in materia di semplificazione e di sviluppo », convertito nella legge 4 aprile 2012, n. 35, che prevede all'articolo 11,

comma 1, lettera *b*) la modifica dell'articolo 119, comma 4, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, disponendo l'attribuzione del potere di costituzione delle Commissioni Mediche Locali e di nomina dei relativi presidenti ai competenti organi regionali e delle province autonome di Trento e Bolzano e, all'articolo 4, prevedeva l'attribuzione al Governo del compito di modificare in conformità l'articolo 330 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495;

in materia, è intervenuto il decreto del Presidente della Repubblica 16 aprile 2013, n. 68, concernente « Regolamento recante modifiche all'articolo 330 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, in materia di commissioni mediche locali », che modificando il citato articolo 330 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, ha posto in capo ai Presidenti delle regioni e province autonome di Trento e Bolzano il potere di costituire le Commissioni Mediche Locali e di nominare i presidenti, precedentemente nominati con decreto del Ministro dei trasporti emanato di concerto col Ministro della sanità,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di riformare la disciplina vigente stabilendo diverse modalità di nomina delle Commissioni medico locali in modo che sia garantito il rispetto di tempistiche compatibili con il diritto di tutti gli utenti ad una mobilità autonoma.

9/1435-A/**84**. Zanella, Ghirra, Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zaratti.

La Camera,

premesso che:

gli ultimi dati Istat (2022) indicano un incremento degli incidenti in particolare sulle strade extraurbane statali e provinciali +7,2 per cento per i sinistri e +12,2 per cento per i decessi. A fronte di questo si è assistito paradossalmente in questi anni ad una assurda chiusura di decine di

Distaccamenti della Polizia Stradale negli anni scorsi;

come denunciato dall'Asaps, l'Associazione Sostenitori Amici della Polizia Stradale, sulle strade statali e provinciali le pattuglie della Polizia Stradale sono passate da 293.711 nel 2008 a 214.157 nel 2018, -79.554 pattuglie -27 per cento. Nel 2021 le pattuglie sulle strade extraurbane, quelle più pericolose col tasso di mortalità più elevato, sono scese ulteriormente;

l'organico previsto della Polizia Stradale è di 12.986 operatori. Oggi sono sotto a quota 10 mila; stesso *trend* negativo vale anche per le Polizie Locali. Di fronte ad un organico previsto di circa 60.000 agenti, le Polizie Locali nel 2014 ne contavano 55.968, nel 2021 gli operatori nelle varie qualifiche erano 48.963 con un calo di 6.735 caschi bianchi. Meno 12 per cento rispetto al 2014 (fonte ANCI) e meno 18 per cento circa rispetto all'organico previsto, già insufficiente per le competenze sempre più complesse assegnate alla Polizia Locale;

così come si segnala la sempre più scarsa formazione degli operatori alle materie tipiche della specialità (trasporto merci, categorie di trasporto, come merci pericolose, animali o alimentari, infortunistica, auto e moto conduzione e falso documentale) e l'addestramento interspecialità; l'Asaps ricorda come qualsiasi riforma del CdS produrrà effetti poco significativi per la sicurezza sulle strade senza un vero ripianamento degli organici,

impegna il Governo

ad adottare tutte le iniziative di competenza volte ad incrementare gli organici della polizia stradale e delle polizie locali, anche in deroga ai vigenti limiti finanziari e assunzionali, ai fini della sicurezza e del controllo delle nostre strade.

9/1435-A/85. Mari, Ghirra, Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Grimaldi, Piccolotti, Zaratti.

La Camera,

premessi che:

ancora oggi nel nostro Paese centinaia di cavalli vengono ancora utilizzati

quotidianamente per il trasporto delle carrozze turistiche;

come ricorda la LAV, il dibattito sulla sicurezza stradale e l'incolumità pubblica, oltre ai maltrattamenti subiti dagli animali va avanti da anni anche a colpi di ordinanze, regolamenti, ricorsi e annullamenti. Ai contenziosi giudiziari si aggiungono le manifestazioni delle Associazioni per la tutela degli animali e la crescente sensibilità dell'opinione pubblica che ritiene le cosiddette « carrozzelle » o « botticelle » un retaggio del passato che costa sofferenza agli animali;

i cavalli che trainano le carrozze, infatti, sono costretti a lavorare per molte ore al giorno, con carichi fino a 900 kg, esposti a condizioni climatiche sempre più estreme, sottoposti a un elevatissimo livello di stress per muoversi nel traffico e forzati a eseguire un compito in cui non hanno modo di interagire positivamente con quello che li circonda;

a ciò si aggiunga che ogni anno i cavalli sono vittime di incidenti. In particolare, durante la stagione estiva, si verificano malori ed episodi mortali dovuti alle proibitive condizioni in cui gli animali sono costretti a lavorare per via delle alte temperature e del tasso di umidità relativa;

è necessario seguire modelli già adottati in altre città estere, come Berlino o Vienna o New York, dove in sostituzione dei cavalli si utilizzano mezzi elettrici ed eco-carrozze,

impegna il Governo

ad adottare tutte le iniziative normative volte a garantire il definitivo superamento dei servizi di piazza con veicoli a trazione animale, e conseguentemente ad avviare tutte le iniziative di competenza e di concerto con gli enti locali al fine di:

a) consentire la riconversione delle licenze per il servizio di piazza con veicolo a trazione animale e le autorizzazioni per il noleggio con conducente con veicolo a trazione animale in licenze di esercizio per

il servizio taxi su gomma, in licenza NCC, ecc.;

b) a garantire agli animali dismessi dai suddetti servizi di cui al comma 1 il pensionamento e mantenimento da parte dei proprietari, al fine di assicurare loro condizioni di vita nel rispetto delle loro caratteristiche etologiche e delle norme igienico-sanitarie.

9/1435-A/**86**. Evi, Ghirra, Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zaratti.

La Camera,

premessi che:

nell'ambito del diritto alla mobilità nel nostro Paese, si assiste ad una graduale tendenza alla riduzione degli autisti per l'autotrasporto: nel 2021 su una dotazione organica di circa 90 mila unità, la carenza è risultata pari a 7 mila unità. Un dato aumentato nel 2022, con circa il 13 per cento di posizioni di autista non coperte (rispetto ad una media UE dell'8 per cento);

i suddetti dati indicano una contrazione che finisce per avere ricadute negative sul diritto alla mobilità in Italia, in quanto i servizi di trasporto persone mediante autobus a media-lunga percorrenza rappresentano in diverse aree del nostro Paese l'unica alternativa di mobilità collettiva per molti cittadini;

il decreto-legge n. 228 del 2021, con una modifica al decreto-legge n. 121 del 2021, ha istituito il « bonus patenti » attraverso il fondo « Programma patenti giovani autisti per l'autotrasporto », volto a contribuire alle spese per il conseguimento della patente di guida a giovani che intendono svolgere l'attività di conducenti nell'autotrasporto;

detto fondo ha una dotazione pari a 3,7 milioni di euro per l'anno 2022, e 5,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026;

il suddetto « bonus patenti » si sta rivelando un successo alla luce del fatto che il plafond stanziato per il 2023 è stato

esaurito dal numero di domande pervenute, producendo teoricamente quasi 2 mila nuove patenti per mezzi pesanti;

il « buono patente autotrasporto », è pari all'80 per cento della spesa sostenuta e comunque di importo non superiore a 2.500 euro, in favore dei cittadini di età compresa fra diciotto e trentacinque anni per il conseguimento della patente e delle abilitazioni professionali per la guida dei veicoli destinati all'esercizio dell'attività di auto trasporto di persone e di merci,

impegna il Governo:

ad adottare le opportune iniziative volte a incrementare le risorse a favore del « bonus patenti » di cui in premessa;

a prevedere il superamento dei citati limiti anagrafici, previsti dal decreto-legge n. 121 del 2021 articolo 1, comma 5-bis, per poter beneficiare del suddetto bonus patente.

9/1435-A/**87**. Piccolotti, Ghirra.

La Camera,

premessi che:

nell'ambito del diritto alla mobilità nel nostro Paese, si assiste ad una graduale tendenza alla riduzione degli autisti per l'autotrasporto: nel 2021 su una dotazione organica di circa 90 mila unità, la carenza è risultata pari a 7 mila unità. Un dato aumentato nel 2022, con circa il 13 per cento di posizioni di autista non coperte (rispetto ad una media UE dell'8 per cento);

i suddetti dati indicano una contrazione che finisce per avere ricadute negative sul diritto alla mobilità in Italia, in quanto i servizi di trasporto persone mediante autobus a media-lunga percorrenza rappresentano in diverse aree del nostro Paese l'unica alternativa di mobilità collettiva per molti cittadini;

il decreto-legge n. 228 del 2021, con una modifica al decreto-legge n. 121 del 2021, ha istituito il « bonus patenti » attraverso il fondo « Programma patenti giovani

autisti per l'autotrasporto », volto a contribuire alle spese per il conseguimento della patente di guida a giovani che intendono svolgere l'attività di conducenti nell'auto-transporto;

detto fondo ha una dotazione pari a 3,7 milioni di euro per l'anno 2022, e 5,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026;

il suddetto « bonus patenti » si sta rivelando un successo alla luce del fatto che il plafond stanziato per il 2023 è stato esaurito dal numero di domande pervenute, producendo teoricamente quasi 2 mila nuove patenti per mezzi pesanti;

il « buono patente autotrasporto », è pari all'80 per cento della spesa sostenuta e comunque di importo non superiore a 2.500 euro, in favore dei cittadini di età compresa fra diciotto e trentacinque anni per il conseguimento della patente e delle abilitazioni professionali per la guida dei veicoli destinati all'esercizio dell'attività di auto trasporto di persone e di merci,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità, nel rispetto dei vincoli di finanza pubblica, di adottare le opportune iniziative volte a incrementare le risorse a favore del « bonus patenti » di cui in premessa;

valutare l'opportunità, nel rispetto dei vincoli di finanza pubblica, di prevedere il superamento dei citati limiti anagrafici, previsti dal decreto-legge n. 121 del 2021 articolo 1, comma 5-bis, per poter beneficiare del suddetto bonus patente.

9/1435-A/87. (Testo modificato nel corso della seduta) Piccolotti, Ghirra.

La Camera,

premessi che:

il provvedimento in esame reca modifiche al codice della strada innovando, tra l'altro, la disciplina sanzionatoria per la guida successiva all'assunzione di stupefacenti;

in questo ambito, ricordiamo che la *cannabis* ad uso medico è prodotta in Italia in conformità alle direttive europee in materia di medicinali sulla base di un processo produttivo autorizzato dall'AIFA. La distribuzione è autorizzata dall'Organismo statale per la *cannabis*, attivo presso il Ministero della salute;

come evidenziato in audizione dall'Associazione pazienti *cannabis* medica, la *cannabis* medica ovviamente nulla a che vedere con la *cannabis* a scopo ludico, in quanto è certificata sulla scorta di rigorosi *standard* botanici e farmacologici, ed è regolamentata esclusivamente da prescrizioni mediche rilasciate sulla base di precisi piani terapeutici;

nonostante ciò, i pazienti subiscono spesso il pregiudizio legato alla *cannabis* usata a scopo ludico-ricreazionale;

la nuova disciplina non solo non garantisce la sicurezza sulle nostre strade, ma non tutela neanche chi utilizza *cannabis* a fini terapeutici, che di fatto non potrà praticamente più guidare,

impegna il Governo:

ad adottare le opportune iniziative normative al fine di uniformare il trattamento dei conducenti/pazienti in cura con *cannabis* medica che risulterebbero sempre positivi con quei pazienti che si curano con altre tipologie di farmaci psicoattivi (benzodiazepine, antidepressivi maggiori, eccetera) per i quali non sussiste il giudizio di non idoneità alla guida, né sono previsti *drug-test* ad opera delle Forze dell'Ordine nei controlli sulla strada;

ad apportare le opportune modifiche al fine di garantire che almeno in assenza di una evidente alterazione psicofisica, le disposizioni previste in materia di guida dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, non si applicano al conducente che dimostri di essere in cura con *cannabis medica* prescritta sulla base di uno specifico piano terapeutico.

9/1435-A/88. Grimaldi, Ghirra, Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Mari, Piccolotti, Zaratti.

La Camera,

premesso che:

nel 2020 la Commissione europea ha adottato la strategia per la mobilità sostenibile che prevede il passaggio ad una mobilità basata su veicoli a basse e zero emissioni, combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio e sullo sviluppo della relativa infrastruttura di ricarica;

il cosiddetto pacchetto « Pronti per il 55% », approvato in sede UE pone l'obiettivo intermedio di riduzione già entro il 2030 del 55 per cento delle emissioni (rispetto ai livelli del 1990);

il trasporto pubblico nelle nostre città svolge un ruolo fondamentale nella riduzione dell'inquinamento e nel miglioramento della qualità dell'aria;

i trasporti sono responsabili del 25 per cento delle emissioni di gas serra dell'UE e per questo motivo è fondamentale mettere in atto tutte le politiche sulla mobilità volte a incentivare il trasporto pubblico, in particolare quello su ferro, per ridurre le emissioni di gas serra e la domanda di petrolio;

ovviamente il costo del biglietto per il trasporto pubblico è un elemento decisivo nel convincere le persone a spostarsi in treno e con i mezzi pubblici;

una delle leve fondamentali per incentivare l'utilizzo del TPL e renderlo accessibile è l'introduzione del cosiddetto « biglietto climatico » (*climate ticket*) che diversi Paesi stanno da tempo sperimentando. In Germania, nei primi due mesi di sperimentazione, sono stati venduti 27 milioni di biglietti. Si tratta di un abbonamento ai mezzi del trasporto pubblico — inclusi i treni — economico, universale e facile da acquistare e gestire,

impegna il Governo

ad adottare le opportune iniziative in accordo con gli enti territoriali, al fine di prevedere l'introduzione, in una prima fase sperimentale, del cosiddetto biglietto climatico, quale titolo di viaggio a un costo mese

estremamente ridotto per il trasporto pubblico cittadino, gli autobus e i treni regionali, in grado di portare nuovi passeggeri sui mezzi collettivi riducendo i costi di spostamento delle famiglie, nonché di contribuire alla riduzione delle emissioni climalteranti e nocive per la salute pubblica e l'ambiente.

9/1435-A/**89**. Bonelli, Ghirra, Zanella, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zaratti.

La Camera,

premesso che:

nel 2020 la Commissione europea ha adottato la strategia per la mobilità sostenibile che prevede il passaggio ad una mobilità basata su veicoli a basse e zero emissioni, combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio e sullo sviluppo della relativa infrastruttura di ricarica;

il cosiddetto pacchetto « Pronti per il 55% », approvato in sede UE pone l'obiettivo intermedio di riduzione già entro il 2030 del 55 per cento delle emissioni (rispetto ai livelli del 1990);

il trasporto pubblico nelle nostre città svolge un ruolo fondamentale nella riduzione dell'inquinamento e nel miglioramento della qualità dell'aria;

i trasporti sono responsabili del 25 per cento delle emissioni di gas serra dell'UE e per questo motivo è fondamentale mettere in atto tutte le politiche sulla mobilità volte a incentivare il trasporto pubblico, in particolare quello su ferro, per ridurre le emissioni di gas serra e la domanda di petrolio;

ovviamente il costo del biglietto per il trasporto pubblico è un elemento decisivo nel convincere le persone a spostarsi in treno e con i mezzi pubblici;

una delle leve fondamentali per incentivare l'utilizzo del TPL e renderlo accessibile è l'introduzione del cosiddetto « biglietto climatico » (*climate ticket*) che diversi Paesi stanno da tempo sperimentando. In Germania, nei primi due mesi di

sperimentazione, sono stati venduti 27 milioni di biglietti. Si tratta di un abbonamento ai mezzi del trasporto pubblico — inclusi i treni — economico, universale e facile da acquistare e gestire,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità, nel rispetto dei vincoli di finanza pubblica, di adottare le opportune iniziative in accordo con gli enti territoriali, al fine di prevedere l'introduzione, in una prima fase sperimentale, del cosiddetto biglietto climatico, quale titolo di viaggio a un costo mese estremamente ridotto per il trasporto pubblico cittadino, gli autobus e i treni regionali, in grado di portare nuovi passeggeri sui mezzi collettivi riducendo i costi di spostamento delle famiglie, nonché di contribuire alla riduzione delle emissioni climalteranti e nocive per la salute pubblica e l'ambiente.

9/1435-A/**89**. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Bonelli, Ghirra, Zanella, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zaratti.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame apporta delle modifiche al Codice della Strada, e interviene sulle norme che regolamentano la ciclabilità, dove si riscontra, tra l'altro, una potenziale riduzione della capacità tecnica e amministrativa dei Comuni in materia di progetti e appalti di infrastrutture ciclabili; diverse maggiori iniziative andrebbero messe in atto per promuovere realmente la mobilità dolce e sostenibile;

è necessario accelerare gli interventi infrastrutturali tesi proprio a promuovere la micromobilità e mettere in sicurezza la circolazione delle biciclette nelle aree urbane;

la legge 29 dicembre 2022, n. 197 (legge di bilancio 2023) ha istituito un Fondo per lo sviluppo di ciclovie urbane intermodali, per la realizzazione nel territorio urbano di nuove ciclovie, e di infrastrutture

di supporto in connessione a reti di trasporto pubblico locale e ferroviario, effettuati da parte dei comuni, delle città metropolitane e delle unioni di comuni;

le suddette risorse finanziano lo sviluppo della ciclabilità urbana, aumentando i livelli di sicurezza delle nuove infrastrutture e di quelle esistenti, contribuendo quindi a ridurre il numero degli incidenti mortali che coinvolgono ciclisti,

impegna il Governo

a incrementare le risorse del Fondo per lo sviluppo di ciclovie urbane intermodali al fine di accelerare sviluppo strategico della rete ciclabile urbana e favorire la mobilità dolce nelle nostre aree urbane.

9/1435-A/**90**. Zaratti, Ghirra, Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Piccolotti.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame apporta delle modifiche al Codice della Strada, e interviene sulle norme che regolamentano la ciclabilità, dove si riscontra, tra l'altro, una potenziale riduzione della capacità tecnica e amministrativa dei Comuni in materia di progetti e appalti di infrastrutture ciclabili; diverse maggiori iniziative andrebbero messe in atto per promuovere realmente la mobilità dolce e sostenibile;

è necessario accelerare gli interventi infrastrutturali tesi proprio a promuovere la micromobilità e mettere in sicurezza la circolazione delle biciclette nelle aree urbane;

la legge 29 dicembre 2022, n. 197 (legge di bilancio 2023) ha istituito un Fondo per lo sviluppo di ciclovie urbane intermodali, per la realizzazione nel territorio urbano di nuove ciclovie, e di infrastrutture di supporto in connessione a reti di trasporto pubblico locale e ferroviario, effettuati da parte dei comuni, delle città metropolitane e delle unioni di comuni;

le suddette risorse finanziano lo sviluppo della ciclabilità urbana, aumentando i livelli di sicurezza delle nuove infrastrutture e di quelle esistenti, contribuendo quindi a ridurre il numero degli incidenti mortali che coinvolgono ciclisti,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità, nel rispetto dei vincoli di finanza pubblica, di incrementare le risorse del Fondo per lo sviluppo di ciclovie urbane intermodali al fine di accelerare sviluppo strategico della rete ciclabile urbana e favorire la mobilità dolce nelle nostre aree urbane.

9/1435-A/**90**. (Testo modificato nel corso della seduta) Zaratti, Ghirra, Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Piccolotti.

La Camera,

premesso che:

il Rapporto « Pendolaria 2024 » di Legambiente, ricorda come per la prima volta dal 2017, nell'ultima legge di bilancio praticamente non sono stati previsti fondi per il trasporto rapido legato a metro, tramvie e filovie, così come per la ciclabilità e la mobilità dolce;

se il nostro Paese vuole migliorare la qualità dell'aria e ridurre le emissioni di CO₂ come previsto dall'Accordo di Parigi, continua il Rapporto, è evidente che bisogna aumentare sensibilmente il numero di passeggeri che viaggiano in metro e in treno;

i problemi e le carenze del trasporto su ferro sono rimasti irrisolti, e a pagarne maggiormente le conseguenze è il Mezzogiorno: qui le corse dei treni regionali e l'età media dei convogli sono peggiori rispetto al resto d'Italia. Al Sud l'età media dei convogli è di 18,1 anni, molto lontana dai 14,6 anni del nord;

se l'Italia vuole rispettare gli obiettivi del *Green Deal* europeo, è indispensabile prevedere nuovi finanziamenti pluriennali per potenziare il servizio ferroviario

regionale con l'acquisto e il *revamping* dei treni;

ricordiamo che il PNRR prevede lo stanziamento di 11 chilometri di nuove linee della metropolitana, ma ne servirebbero almeno 200 per le nostre città metropolitane per soddisfare almeno parzialmente le esigenze di mobilità dei grandi centri. Avremmo inoltre bisogno di 400 chilometri di tranvie, 400 chilometri di filobus e 1.000 treni per superare il *deficit* di offerta di Trasporto Pubblico Locale;

i dati sulla mobilità e i numeri che caratterizzano i trasporti urbani, ci dicono che ancora oggi solamente il 7,6 per cento dei cittadini si muove con il trasporto pubblico locale, e il 4,7 per cento con bicicletta o mezzi di micro-mobilità. È necessario un impegno specifico del Governo e delle amministrazioni locali per cominciare a invertire questi numeri, affinché la mobilità sostenibile, pubblica e condivisa, diventi la principale modalità di spostamento;

per le città, le variabili su cui intervenire riguardano l'allargamento della flotta dei mezzi e delle linee di servizio, il potenziamento dei collegamenti a nodi intermodali da e verso le aree periurbane ed extraurbane, al fine di incrementare sensibilmente il numero di passeggeri che viaggiano in metro e in treno,

impegna il Governo:

a stanziare le necessarie risorse anche a sostegno degli investimenti degli enti locali, volte a potenziare il trasporto pubblico urbano su rotaia, e ad accelerare il rinnovo del parco autobus circolante con mezzi meno inquinanti, quale reale alternativa alla mobilità privata, in grado di ridurre sensibilmente il carico emissivo degli inquinanti;

a incrementare le risorse finanziarie da destinare, in collaborazione con gli enti territoriali alla manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture viarie al fine di garantire prioritariamente la sicurezza dei cittadini utenti.

9/1435-A/**91**. Ghirra, Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zaratti.

La Camera,

premessi che:

il Rapporto « Pendolaria 2024 » di Legambiente, ricorda come per la prima volta dal 2017, nell'ultima legge di bilancio praticamente non sono stati previsti fondi per il trasporto rapido legato a metro, tramvie e filovie, così come per la ciclabilità e la mobilità dolce;

se il nostro Paese vuole migliorare la qualità dell'aria e ridurre le emissioni di CO₂ come previsto dall'Accordo di Parigi, continua il Rapporto, è evidente che bisogna aumentare sensibilmente il numero di passeggeri che viaggiano in metro e in treno;

i problemi e le carenze del trasporto su ferro sono rimasti irrisolti, e a pagarne maggiormente le conseguenze è il Mezzogiorno: qui le corse dei treni regionali e l'età media dei convogli sono peggiori rispetto al resto d'Italia. Al Sud l'età media dei convogli è di 18,1 anni, molto lontana dai 14,6 anni del nord;

se l'Italia vuole rispettare gli obiettivi del *Green Deal* europeo, è indispensabile prevedere nuovi finanziamenti pluriennali per potenziare il servizio ferroviario regionale con l'acquisto e il *revamping* dei treni;

ricordiamo che il PNRR prevede lo stanziamento di 11 chilometri di nuove linee della metropolitana, ma ne servirebbero almeno 200 per le nostre città metropolitane per soddisfare almeno parzialmente le esigenze di mobilità dei grandi centri. Avremmo inoltre bisogno di 400 chilometri di tranvie, 400 chilometri di filobus e 1.000 treni per superare il *deficit* di offerta di Trasporto Pubblico Locale;

i dati sulla mobilità e i numeri che caratterizzano i trasporti urbani, ci dicono che ancora oggi solamente il 7,6 per cento dei cittadini si muove con il trasporto pubblico locale, e il 4,7 per cento con bicicletta o mezzi di micro-mobilità. È necessario un impegno specifico del Governo e delle amministrazioni locali per cominciare a invertire questi numeri, affinché la mobilità

sostenibile, pubblica e condivisa, diventi la principale modalità di spostamento;

per le città, le variabili su cui intervenire riguardano l'allargamento della flotta dei mezzi e delle linee di servizio, il potenziamento dei collegamenti a nodi intermodali da e verso le aree periurbane ed extraurbane, al fine di incrementare sensibilmente il numero di passeggeri che viaggiano in metro e in treno,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità, nel rispetto dei vincoli di finanza pubblica, di stanziare le necessarie risorse anche a sostegno degli investimenti degli enti locali, volte a potenziare il trasporto pubblico urbano su rotaia, e ad accelerare il rinnovo del parco autobus circolante con mezzi meno inquinanti, quale reale alternativa alla mobilità privata, in grado di ridurre sensibilmente il carico emissivo degli inquinanti;

a valutare l'opportunità, nel rispetto dei vincoli di finanza pubblica, di incrementare le risorse finanziarie da destinare, in collaborazione con gli enti territoriali alla manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture viarie al fine di garantire prioritariamente la sicurezza dei cittadini utenti.

9/1435-A/91. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Ghirra, Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zaratti.

La Camera,

premessi che:

il provvedimento in esame prevede interventi in materia di sicurezza stradale e introduce modifiche al Codice della Strada;

in particolare l'articolo 35 prevede una delega per la revisione e il riordino della disciplina concernente la motorizzazione e la circolazione stradale, in virtù della quale il Governo dovrà adottare entro un anno i relativi decreti attuativi per rivedere la legislazione vigente concernente

la disciplina della motorizzazione e della circolazione stradale;

tra le norme oggetto di delega e che dovranno essere approvate entro un anno, vi sono quelle relative « all'installazione di dispositivi volti a migliorare la visibilità diretta degli utenti deboli della strada dal posto di guida riducendo gli angoli morti »;

gli angoli ciechi dei camion sono le zone intorno al veicolo che non sono visibili al conducente, nemmeno attraverso gli specchietti retrovisori. Questi angoli ciechi possono causare incidenti gravi, soprattutto con i pedoni e i ciclisti;

i sistemi di monitoraggio degli angoli ciechi sono quindi sistemi importantissimi che informano il conducente, in maniera tempestiva tramite un segnale ottico e/o acustico e/o tattile, della prossimità di biciclette che potrebbero essere messe in pericolo durante una manovra del camion o dell'autobus;

è da tempo che al fine di ridurre il tasso di incidentalità stradale nel nostro Paese, e con particolare riferimento alle vittime dei mezzi pesanti, si sensibilizza il legislatore sull'urgenza di inserire nel Codice della Strada, specifiche disposizioni volte ad attuare le misure già previste dal Regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 novembre 2019 riferite ai veicoli M ed N, camion e autobus, e all'installazione di sistemi avanzati in grado di rilevare il suddetto « angolo cieco » e la presenza di utenti vulnerabili della strada;

proprio con l'obiettivo di aumentare la sicurezza stradale e una maggior tutela degli utenti « deboli », recentemente il comune di Milano per accedere all'area B, ha previsto l'obbligo di dotazione di sistemi per il riconoscimento di utenza debole e la protezione da angolo cieco sui veicoli pesanti,

impegna il Governo

al fine di contribuire a ridurre il tasso di incidentalità stradale in Italia, e con particolare riferimento alle vittime dei mezzi

pesanti, ad esercitare nel più breve tempo possibile la delega di cui all'articolo 35, comma 3, lettera u), al fine di prevedere per i veicoli a motore destinati al trasporto di persone o al trasporto di merci di cui in premessa, l'obbligo di un equipaggiamento con segnaletica visibile sia lateralmente che sul lato posteriore del veicolo, per consentire di individuare gli angoli ciechi a tutela degli utenti più vulnerabili quali pedoni e ciclisti.

9/1435-A/**92**. Fratoianni, Ghirra, Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zaratti.

La Camera,

premessi che:

il provvedimento in esame prevede interventi in materia di sicurezza stradale e introduce modifiche al Codice della Strada;

in particolare l'articolo 35 prevede una delega per la revisione e il riordino della disciplina concernente la motorizzazione e la circolazione stradale, in virtù della quale il Governo dovrà adottare entro un anno i relativi decreti attuativi per rivedere la legislazione vigente concernente la disciplina della motorizzazione e della circolazione stradale;

tra le norme oggetto di delega e che dovranno essere approvate entro un anno, vi sono quelle relative « all'installazione di dispositivi volti a migliorare la visibilità diretta degli utenti deboli della strada dal posto di guida riducendo gli angoli morti »;

gli angoli ciechi dei camion sono le zone intorno al veicolo che non sono visibili al conducente, nemmeno attraverso gli specchietti retrovisori. Questi angoli ciechi possono causare incidenti gravi, soprattutto con i pedoni e i ciclisti;

i sistemi di monitoraggio degli angoli ciechi sono quindi sistemi importantissimi che informano il conducente, in maniera tempestiva tramite un segnale ottico e/o acustico e/o tattile, della prossimità di biciclette che potrebbero essere messe in

pericolo durante una manovra del camion o dell'autobus;

è da tempo che al fine di ridurre il tasso di incidentalità stradale nel nostro Paese, e con particolare riferimento alle vittime dei mezzi pesanti, si sensibilizza il legislatore sull'urgenza di inserire nel Codice della Strada, specifiche disposizioni volte ad attuare le misure già previste dal Regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 novembre 2019 riferite ai veicoli M ed N, camion e autobus, e all'installazione di sistemi avanzati in grado di rilevare il suddetto « angolo cieco » e la presenza di utenti vulnerabili della strada;

proprio con l'obiettivo di aumentare la sicurezza stradale e una maggior tutela degli utenti « deboli », recentemente il comune di Milano per accedere all'area B, ha previsto l'obbligo di dotazione di sistemi per il riconoscimento di utenza debole e la protezione da angolo cieco sui veicoli pesanti,

impegna il Governo

ad adottare una norma che promuova, ove possibile in relazione alle caratteristiche costruttive degli stessi, l'installazione sui mezzi pesanti di apposita segnaletica adesiva che indichi sul lato posteriore la presenza di angoli ciechi e di sensori, con segnali acustici di allerta, in grado di rilevare la presenza di utenti vulnerabili della strada, come ad esempio pedoni o ciclisti, prevedendo altresì incentivi per contribuire parzialmente all'acquisto di tali dispositivi.

9/1435-A/92. (Testo modificato nel corso della seduta) Fratoianni, Ghirra, Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zaratti.

La Camera,

premesso che:

gli articoli 85 e 86 del codice della strada, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, regolamentano i servizi di noleg-

gio con conducente per trasporto di persone, e i Servizio di piazza;

in particolare i servizi di noleggio con conducente (NCC) sono regolati dalla legge quadro 15 gennaio 1992, n. 21 per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea;

tra le diverse criticità che caratterizzano la legislazione che regola i servizi di noleggio con conducente (NCC), si segnala quella relativa alle sanzioni, che si differenziano fortemente rispetto a quelle previste per i conducenti di taxi;

a legislazione vigente, si prevede il fermo attività per almeno 60 giorni, non a conclusione di una serie di violazioni accertate, ma come sanzione iniziale, peraltro dimenticandosi dell'esistenza della presunzione di innocenza;

inoltre, nei numerosi casi in cui gli Ncc ottengono l'annullamento dei verbali dai giudici di pace, questo avviene dopo settimane o mesi di fermo lasciando danni importanti sia economici che di immagine che nessuno ristora;

peraltro, si rammenta che invece i tassisti, categoria anch'essa disciplinata dalla medesima legge, non vanno incontro a nessun fermo immediato, nemmeno in casi che sconfinano nel penale; la legge vigente inoltre, « incentiva » l'abusivismo giacché punisce allo stesso modo vettori autorizzati soggetti a tassazione e abusivi totali. Ma questi ultimi possono continuare le loro pratiche illecite e sconosciute al fisco semplicemente sostituendo il veicolo immatricolato ad uso proprio con un altro in prestito o noleggiato, cosa che un operatore Ncc non può fare con un veicolo munito di autorizzazione,

impegna il Governo

ad adottare tutte le iniziative normative volte a contrastare l'abusivismo nel settore dei servizi di noleggio con conducente, anche prevedendo sanzioni diverse tra vettori autorizzati soggetti a tassazione e abusivi totali, nella prospettiva di una prossima modifica della normativa vigente, al fine di

introdurre una necessaria omogeneizzazione e coerenza di trattamento tra conducenti di taxi e Ncc attualmente troppo penalizzante nei confronti dei servizi di noleggio con conducente.

9/1435-A/**93**. Dori, Ghirra, Zanella, Bonelli, Borrelli, Evi, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zaratti.

La Camera,

premessi che:

il provvedimento in esame prevede interventi di modifica al Codice della Strada;

una delle più frequenti irregolarità che caratterizzano principalmente le aree urbane più grandi, è certamente quella legata alla presenza e gestione dei parcheggi abusivi;

i parcheggi abusivi, presenti anche all'esterno degli ospedali e dei centri commerciali, e soprattutto nelle grandi città, sono spesso gestiti dalla criminalità organizzata che mettono in piedi un vero e proprio *business*, pretendendo i soldi dei cittadini/utenti e arrivando perfino a minacciare ed estorcere con minacce e violenza i soldi ai cittadini,

impegna il Governo

ad avviare tutte le iniziative, di concerto con gli enti locali, finalizzati a contrastare il fenomeno dei parcheggi abusivi.

9/1435-A/**94**. Borrelli.

La Camera,

premessi che:

molti cittadini per chiedere l'annullamento delle multe utilizzano i classici strumenti di impugnazione, costituiti dal ricorso amministrativo al Prefetto e dal ricorso giurisdizionale al Giudice di Pace. Ma si può ricorrere su propria istanza anche all'annullamento d'ufficio in autotutela ai sensi dell'articolo 21-*novies* della legge n. 241 del 1990;

l'istituto dell'autotutela rappresenta il potere dell'amministrazione di annullare autonomamente o revocare parzialmente l'atto emesso;

per quanto riguarda le multe e le contravvenzioni, ad esempio, tale forma di tutela può essere attivata dal cittadino nei confronti della sanzione che risulta palesemente errata o illegittima. Normalmente l'amministrazione che ha emesso la multa accetta l'istanza in autotutela al fine di evitare una controversia che, quasi certamente, la vedrebbe soccombere a causa della palese illegittimità della sanzione;

l'articolo 386 comma 3 del Regolamento di esecuzione del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 prevede che nel caso di notifica eseguita a soggetto estraneo alla violazione per errore di trascrizione del numero di targa ovvero di lettura delle risultanze dei pubblici registri o per altra causa, l'ufficio o comando procedente, ad istanza dell'interessato o di propria iniziativa, eseguiti gli opportuni accertamenti, trasmetta gli atti al prefetto per l'archiviazione, ovvero se possibile proceda alla eventuale notifica nei confronti dell'effettivo responsabile entro i termini previsti;

le Amministrazioni hanno esteso tale possibilità di chiedere l'annullamento in autotutela anche a una serie di altri casi, in forza della legge n. 15 del 2015, che ha introdotto nel nostro ordinamento la disciplina « generale » dell'annullamento d'ufficio previsto per i provvedimenti illegittimi dall'articolo 21-*novies* legge n. 241 del 1990;

molti cittadini non sono a conoscenza di questo istituto che offre una tutela molto efficace e senza oneri da sanzioni irrogate ingiustamente,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di introdurre, nell'ambito della riforma del codice della strada, l'obbligo per le amministrazioni di segnalare la facoltà del ricorso all'annullamento in autotutela in tutte le contravvenzioni e nelle multe notificate.

9/1435-A/**95**. Cavandoli.

*Stabilimenti Tipografici
Carlo Colombo S. p. A.*

PAGINA BIANCA



19ALA0083650