

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

DL 215/2023: Disposizioni urgenti in materia di termini normativi. C. 1633 Governo (Parere alle Commissioni I e V) (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	100
ALLEGATO 1 (<i>Parere approvato</i>)	108

Ratifica ed esecuzione dei seguenti Accordi: <i>a)</i> Protocollo alla Convenzione del 1979 sull'inquinamento atmosferico transfrontaliero a lunga distanza, per la riduzione dell'acidificazione, dell'eutrofizzazione e dell'ozono troposferico, con allegati, firmato a Göteborg il 30 novembre 1999; <i>b)</i> Modifiche al testo e agli allegati da II a IX del Protocollo del 1999 per la riduzione dell'acidificazione, dell'eutrofizzazione e dell'ozono troposferico nonché aggiunta dei nuovi allegati X e XI, adottate a Ginevra il 4 maggio 2012. C. 1585 Governo, approvato dal Senato (Parere alla III Commissione) (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	100
ALLEGATO 2 (<i>Parere approvato</i>)	109

SEDE REFERENTE:

Legge quadro in materia di interporti. C. 703 Rotelli (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>)	100
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. C. 1435 Governo e abb. (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>)	100
ALLEGATO 3 (<i>Proposte emendative approvate</i>)	110
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	104

SEDE REFERENTE:

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. C. 1435 Governo e abb. (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>)	104
AVVERTENZA	107
ERRATA CORRIGE	107

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 24 gennaio 2024. — Presidenza
del presidente Salvatore DEIDDA. — Inter-

viene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Tullio Ferrante.

La seduta comincia alle 13.50.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, avverte che il gruppo PD-IDP ha chiesto che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche attraverso il sistema di ripresa audiovisivo a circuito chiuso. Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

DL 215/2023: Disposizioni urgenti in materia di termini normativi.

C. 1633 Governo.

(Parere alle Commissioni I e V).

(Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 23 gennaio 2024.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, ricorda che nella seduta di ieri è stata svolta la relazione introduttiva.

Andrea DARA (LEGA), *relatore*, formula una proposta di parere favorevole.

Nessuno chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di parere favorevole del relatore *(vedi allegato 1)*.

Ratifica ed esecuzione dei seguenti Accordi: a) Protocollo alla Convenzione del 1979 sull'inquinamento atmosferico transfrontaliero a lunga distanza, per la riduzione dell'acidificazione, dell'eutrofizzazione e dell'ozono troposferico, con allegati, firmato a Göteborg il 30 novembre 1999; b) Modifiche al testo e agli allegati da II a IX del Protocollo del 1999 per la riduzione dell'acidificazione, dell'eutrofizzazione e dell'ozono troposferico nonché aggiunta dei nuovi allegati X e XI, adottate a Ginevra il 4 maggio 2012.

C. 1585 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alla III Commissione).

(Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 23 gennaio 2024.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, ricorda che nella seduta di ieri è stata svolta la relazione introduttiva.

Eliana LONGI (FDI), *relatrice*, formula una proposta di parere favorevole.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole della relatrice *(vedi allegato 2)*.

La seduta termina alle 13.55.

SEDE REFERENTE

Mercoledì 24 gennaio 2024. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Tullio Ferrante.

La seduta comincia alle 13.55.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, avverte che il gruppo PD-IDP ha chiesto che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche attraverso il sistema di ripresa audiovisivo a circuito chiuso. Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

Legge quadro in materia di interporti.

C. 703 Rotelli.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato, da ultimo, nella seduta del 17 gennaio 2024.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, in considerazione dell'esigenza di attendere ulteriormente i necessari riscontri da parte del Governo relativamente alla copertura finanziaria del provvedimento, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

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.

C. 1435 Governo e abb.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato, da ultimo, nella seduta del 17 gennaio 2024.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, ricorda che nella seduta del 17 gennaio sono stati esaminati gli emendamenti relativi agli articoli 4 e 5.

Ricorda, altresì, con riferimento all'articolo 5, che sono state accantonate le proposte emendative Gebhard 5.10, 5.11 e 5.12, Tosi 5.05, Casu 5.06, Gaetana Russo 5.07, Tosi 5.013, Casu 5.014, Gaetana Russo 5.015, Pastorella 5.017, Tosi 5.018, Casu 5.019 e Rosato 5.22.

Andrea CAROPPO, *relatore*, propone di accantonare gli emendamenti Tosi 6.3, Pastorino 6.5, Marchetti 6.6, Casu 6.7, Raimondo 6.31, Sorte 6.44, Barbagallo 6.45, Pastorino 6.46, Ghirra 6.47, Pastorino 6.53, Sorte 6.57, Tosi 6.54 e Gaetana Russo 6.60 e gli articoli aggiuntivi Tosi 6.05, Raimondo 6.07, Barbagallo 6.09, Traversi 6.011, Casu 6.013, Schullian 6.014, Pretto 6.016, Baldelli 6.017, Raimondo 6.022, Dara 6.023, Traversi 6.024, Gaetana Russo 6.033 e Mantovani 6.036.

Esprime dunque parere favorevole sull'emendamento Rosato 6.27 a condizione che sia riformulato nei termini riportati in allegato, sull'articolo aggiuntivo Pretto 6.021 a condizione che sia riformulato nei termini riportati in allegato, sull'articolo aggiuntivo Russo Gaetana 6.032 a condizione che sia riformulato nei termini riportati in allegato, nonché sugli articoli aggiuntivi Andreuzza 6.034, Semenzato 6.035 e Tosi 14.05, a condizione che siano riformulati in identico testo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Formula, quindi, un invito al ritiro, esprimendo altrimenti parere contrario, sui restanti emendamenti.

Il sottosegretario di Stato Tullio FERRANTE esprime parere conforme al relatore.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, dispone l'accantonamento degli emendamenti come proposto dai relatori.

La Commissione, con distinte votazioni, respinge gli identici emendamenti Traversi 6.9, Ghirra 6.10 e Barbagallo 6.11, gli identici emendamenti Ghirra 6.14, Pastorella 6.18 e Barbagallo 6.19, gli identici emendamenti Barbagallo 6.20 e Ghirra 6.21, nonché gli emendamenti Casu 6.23 e Pastorino 6.24.

Antonino IARIA (M5S) illustra l'emendamento 6.25, a sua prima firma, evidenziando che la proposta emendativa è volta a sopprimere dal testo del Governo una serie di disposizioni che complicano il sistema di accertamento delle infrazioni al codice della strada per eccesso di velocità. Osserva che, se da una parte vengono inasprite le sanzioni, dall'altra si rende più agevole trovare possibili cavilli per contestare le infrazioni ed invita, pertanto, a votare a favore dell'emendamento.

La Commissione respinge l'emendamento Iaria 6.25.

Antonino IARIA (M5S) osserva che anche l'emendamento 6.26, a sua prima firma, interviene sullo stesso tema della precedente proposta emendativa, sia pure in misura più limitata e ribadisce, dunque, l'invito a votare a favore.

La Commissione respinge l'emendamento Iaria 6.26.

Giulia PASTORELLA (AZ-PER-RE), pur osservando di non condividere la soppressione del riferimento all'aggiornamento in tempo reale dell'elenco dei veicoli a motore sprovvisti di copertura assicurativa, accetta la riformulazione dell'emendamento Rosato 6.27, di cui è cofirmataria, e si riserva di proporre ulteriori modifiche durante l'esame in Assemblea.

La Commissione, con distinte votazioni, approva l'emendamento Rosato 6.27, nel testo riformulato (*vedi allegato 3*) e respinge l'emendamento Barbagallo 6.28, gli identici emendamenti Ghirra 6.29 e Traversi 6.30, nonché gli emendamenti Pastorino 6.32,

Barbagallo 6.33, Ghirra 6.34, Morassut 6.35 e Ghirra 6.36.

Antonino IARIA (M5S) evidenzia che l'emendamento Traversi 6.37, di cui è co-firmatario, prevede che l'accertamento delle violazioni tramite appositi dispositivi o apparecchiature di rilevamento omologate sia esteso ad una più ampia serie di violazioni del codice della strada. Non comprende, infatti, la scelta di limitare questa modalità di accertamento esclusivamente a poche disposizioni ed auspica che si voglia ripristinare lo *status quo*.

Elena MACCANTI, *relatrice*, replicando alle osservazioni del collega Iaria, chiarisce che l'elenco delle fattispecie delle violazioni da accertare mediante appositi dispositivi o apparecchiature di rilevamento omologate è stato concordato in sede di Conferenza unificata Stato-regioni; per questo motivo i relatori hanno espresso parere contrario su tutti gli emendamenti volti a modificare tale elenco.

La Commissione respinge l'emendamento Traversi 6.37.

Patrizia MARROCCO (FI-PPE) sottoscrive e ritira l'emendamento Sorte 6.38 e tutte le proposte emendative del proprio gruppo sulle quali i relatori ed il Governo hanno formulato un invito al ritiro.

La Commissione respinge l'emendamento Ghirra 6.39.

Andrea CASU (PD-IDP) si domanda perché il divieto di sosta nelle aree destinate alla fermata dei servizi pubblici non di linea sia oggetto di una disciplina differente rispetto alla medesima infrazione riferita a servizi pubblici di linea. Pur non chiedendo l'accantonamento della sua proposta emendativa, invita, comunque, a riflettere affinché la tutela degli spazi di fermata sia assicurata nella medesima maniera quando si tratta di servizi pubblici.

Andrea CAROPPO, *relatore*, ribadisce quanto affermato anche dalla collega rela-

trice Maccanti, ricordando che l'elenco delle fattispecie di violazioni accertabili mediante appositi dispositivi è stato concordato in sede di Conferenza unificata.

La Commissione respinge gli identici emendamenti Gadda 6.40, Casu 6.41 e Barbagallo 6.42.

Antonino IARIA (M5S) sottoscrive l'emendamento Ghirra 6.43, chiedendo che venga posto in votazione.

La Commissione respinge l'emendamento Ghirra 6.43.

Andrea CASU (PD-IDP), intervenendo sull'emendamento a sua firma 6.55, sottolinea come il tema del ruolo dell'innovazione tecnologica nella regolamentazione dei comportamenti di guida abbia grande valenza e non debba essere sottovalutato. Fa presente che sui mezzi pesanti già esistono dispositivi di limitazione automatica della velocità, tanto che oggi è possibile pensare di introdurre direttamente nei veicoli dispositivi volti a garantire il rispetto dei limiti di velocità. Consapevole che si tratterebbe di una rivoluzione copernicana, ritiene comunque che debba essere superata l'antica logica che vede nell'utilizzo di appositi strumenti di accertamento l'unico modo per scoraggiare le infrazioni ai limiti di velocità ed invita ad aprire un confronto che possa consentire di fare un salto nella modernità, al fine di perseguire l'interesse prioritario di incrementare la sicurezza delle persone sulle strade, sfruttando le potenzialità offerte dalle nuove tecnologie.

Antonino IARIA (M5S), pur apprezzando l'intenzione dell'emendamento del collega Casu di aprire una riflessione su un tema assai interessante, evidenzia come si tratti di una problematica assai complessa, sottolineando altresì come, con i continui sviluppi delle auto a guida autonoma, si potrà arrivare a un tipo di mobilità oggi impensabile. Non ritiene tuttavia che sia questo il momento giusto per proporre un simile tema e considera l'emendamento troppo tecnico, ritenendo dunque necessa-

rio un maggiore approfondimento con la dovuta scrupolosità. Preannuncia, quindi, un voto di astensione.

Andrea CAROPPO (FI-PPE), *relatore*, ricorda che in generale le proposte emendative attinenti all'innovazione sono state poste nell'ambito della delega prevista dall'articolo 17. Ribadisce che un testo come il codice della strada deve essere pronto ad affrontare il futuro e dunque ogni specificazione eccessivamente dettagliata rischia solo di ingessarlo e impedirgli di seguire le evoluzioni della tecnologia.

La Commissione respinge l'emendamento Casu 6.55.

Antonino IARIA (M5S), intervenendo sugli identici emendamenti Barbagallo 6.64 e Ghirra 6.65, fa presente che essi vanno nella corretta direzione nella creazione di zone a bassa velocità nei centri abitati. Ne raccomanda con forza l'approvazione.

La Commissione, con distinte votazioni, respinge gli identici emendamenti Barbagallo 6.64 e Ghirra 6.65 e l'articolo aggiuntivo Morassut 6.04.

Andrea CASU (PD-IDP), intervenendo sul proprio articolo aggiuntivo 6.020, dichiara che, se non è possibile porre delle limitazioni automatiche alla velocità del mezzo, i cartelli che indicano i limiti nelle varie strade diventano della massima importanza. Gli utenti della strada si trovano infatti spesso nella condizione di non conoscere con certezza il limite di velocità, anche a causa di un mancato aggiornamento della formazione relativa alle norme stradali. Si tratta, argomenta, di una vera e propria proposta emendativa-bandiera della sua forza politica, perché riguarda il diritto alla conoscenza delle norme da parte dei cittadini.

Andrea CAROPPO (FI-PPE), *relatore*, considera quanto richiesto dal collega Casu condivisibile, ma ricorda come le norme tecniche sui cartelli e la loro visibilità siano già riportate dall'articolo 79 del regola-

mento di attuazione del codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992, che dà attuazione all'articolo 39 del codice. Il codice, obietta, non è la sede adatta ad ospitare una disposizione del genere. Inoltre, le tecnologie attuali già mettono i conducenti nelle condizioni di conoscere in continuazione quale sia il limite posto alla velocità sulla strada che stanno percorrendo.

La Commissione respinge l'articolo aggiuntivo Casu 6.020.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, prende atto che i presentatori accettano la riformulazione proposta dai relatori dell'articolo aggiuntivo Pretto 6.021.

La Commissione, con distinte votazioni, approva l'articolo aggiuntivo Pretto 6.021, nel testo riformulato (*vedi allegato 3*), mentre respinge gli identici articoli aggiuntivi Casu 6.025, Gadda 6.026 e Morassut 6.027.

Gaetana RUSSO (FDI) accede all'invito al ritiro del proprio articolo aggiuntivo 6.028 e accetta la riformulazione del proprio articolo aggiuntivo 6.032 proposta dai relatori.

La Commissione approva l'articolo aggiuntivo Gaetana Russo 6.032, nel testo riformulato (*vedi allegato 3*).

Salvatore DEIDDA, *presidente*, prende atto che i presentatori accettano la riformulazione degli articoli aggiuntivi Andreuzza 6.034, Semenzato 6.035 e Tosi 14.05.

Francesca GHIRRA (AVS), a nome proprio e della collega Luana Zanella, e Antonino IARIA (M5S) sottoscrivono l'emendamento Semenzato 6.035.

La Commissione approva gli articoli aggiuntivi Andreuzza 6.034, Semenzato 6.035 e Tosi 14.05, riformulati in identico testo (*vedi allegato 3*).

Francesca GHIRRA (AVS) illustra il proprio articolo aggiuntivo 6.037, spiegando

che esso chiede che la competenza sui dispositivi elettronici di controllo rimanga agli enti proprietari, quelli che meglio conoscono le caratteristiche e criticità delle vie stradali.

La Commissione respinge l'articolo aggiuntivo Ghirra 6.037.

Antonino IARIA (M5S), intervenendo sull'articolo aggiuntivo Traversi 6.038, dichiara che esso va nella direzione dei controlli automatici della velocità applicando sanzioni più dure ai trasgressori nelle zone 30 delle aree urbane, specialmente a tutela degli utenti della strada più vulnerabili, bambini e anziani.

La Commissione respinge l'articolo aggiuntivo Traversi 6.038.

Elena MACCANTI (LEGA), *relatrice*, intervenendo anche a nome del collega Caroppo, propone l'accantonamento dell'emendamento Tosi 7.15, degli identici emendamenti Ghio 7.20, Iaria 7.21, Ghirra 7.22 e Pastorella 7.23, nonché degli emendamenti Mascaretti 7.27 e 7.28.

Formula un invito al ritiro su tutte le restanti proposte emendative riferite all'articolo 7, esprimendo altrimenti parere contrario.

Argomenta che le innovazioni qualificanti dell'articolo 7, inerente ai monopattini, sono l'obbligo del casco, del contrassegno e dell'assicurazione, sottolineando che solo sull'ultimo punto vi può essere apertura da parte della maggioranza.

Il sottosegretario di Stato Tullio FER-RANTE esprime parere conforme a quello dei relatori.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, dispone l'accantonamento degli emendamenti come proposto dai relatori.

Rinvia dunque il seguito dell'esame alla seduta che sarà convocata dopo il *question time* del Presidente del consiglio.

La seduta termina alle 14.45.

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

Mercoledì 24 gennaio 2024.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.45 alle 14.50.

SEDE REFERENTE

Mercoledì 24 gennaio 2024. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Tullio Ferrante.

La seduta comincia alle 16.25.

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.

C. 1435 Governo e abb.

(Seguito dell'esame e rinvio).

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

Salvatore DEIDDA, *presidente*, avverte che il gruppo PD-IDP ha chiesto che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche attraverso il sistema di ripresa audiovisivo a circuito chiuso. Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

Ricorda che sono stati votati gli emendamenti riferiti all'articolo 6 e che i relatori e il rappresentante del Governo hanno espresso i pareri sugli emendamenti riferiti all'articolo 7.

Antonino IARIA (M5S) sottolinea come con l'emendamento Traversi 7.1, di cui è cofirmatario, il proprio gruppo voglia suscitare una discussione seria che parta dai dati. Ritiene che il problema della sicurezza stradale si possa risolvere con la diminuzione della velocità e con la realizzazione di infrastrutture che tutelino gli utenti più deboli e non mediante le limitazioni alla mobilità *in sharing* ecologica e a impatto zero. Evidenzia che le conse-

guenze dell'articolo 7 del provvedimento saranno quelle di bloccare l'utilizzo di questa nuova forma di micromobilità ed invita a rigettare una visione ideologica che affronta un tema così delicato senza avere il coraggio di leggere i dati. Si dichiara certo che anche all'interno della maggioranza ci siano colleghi che non comprendono le ragioni di simili limitazioni, il cui unico obiettivo è quello di condurre una battaglia ideologica per sottrarre voti ad un avversario politico. Conclude sottolineando che la norma danneggerà pesantemente anche le nuove imprese che si sono sviluppate in questo settore ed invita la maggioranza a riflettere ulteriormente.

Francesca GHIRRA (AVS) sottoscrive l'emendamento Traversi 7.1, condividendone le finalità, e ritiene che le disposizioni contenute negli articoli 7 e 8 debbano più propriamente essere proposte nell'ambito della delega che verrà conferita al Governo. Non condivide la scelta di disincentivare la mobilità elettrica al fine di aumentare la sicurezza stradale, mentre sollecita a rendere più sicure le città e le strade in modo che si possa circolare liberamente con i mezzi elettrici. Invita, dunque, a riflettere sulle misure proposte nell'articolo 7 e a fare i necessari approfondimenti.

La Commissione respinge l'emendamento Traversi 7.1.

Antonino IARIA (M5S) interviene sull'emendamento 7.3, a sua prima firma, evidenziando come esso il testo di cui si propone la soppressione si riferisca, tra tutti i mezzi a propulsione elettrica, solo ai monopattini, operando una indebita distinzione. Afferma poi di non comprendere perché, oltre a specifici divieti per i monopattini a prevalente propulsione elettrica, si voglia introdurre anche l'obbligo di un contrassegno di identificazione senza disciplinare la relativa gestione dei dati. Sottolinea come l'emendamento non sia finalizzato a sopprimere le misure, quali il blocco del mezzo nel caso di circolazione in aree non autorizzate, volte a rendere più disciplinato l'utilizzo della mobilità elettrica, mentre si

chiede di sopprimere le limitazioni più ingiustificate e insensate. Chiede dunque l'accantonamento dell'emendamento.

Francesca GHIRRA (AVS) ribadisce che sarebbe preferibile trasferire le disposizioni dell'articolo 7 nell'ambito della delega. Ricorda che i monopattini sono nati privi di contrassegno e che la loro introduzione non potrà che creare enormi problemi a chi dovrà idearli, l'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, con un aggravio delle procedure che non andrà tuttavia a migliorare il mondo della micromobilità elettrica. I controlli ovviamente servono e in parte già esistono; le innovazioni introdotte dal testo in esame non garantiranno maggiore sicurezza e disincentiveranno l'utilizzo di questi nuovi mezzi, così utili alla salvaguardia dell'ambiente.

Roberto MORASSUT (PD-IDP) si unisce alla richiesta di accantonamento degli emendamenti in oggetto. Il testo su cui essi intervengono non è chiaro e introduce un'ulteriore tassazione sul cittadino che utilizza il monopattino, alla quale si aggiunge l'obbligo di stipulare un'assicurazione. La regolamentazione, a suo avviso, passa semmai attraverso la formazione; l'introduzione di un'assicurazione, al contrario, va solo ad alimentare un settore economico ben definito.

Giorgio FEDE (M5S) esorta a non scendere in una battaglia ideologica contro la micromobilità elettrica, settore che non potrà che espandersi e modificare in meglio il volto delle nostre città. Tutte le innovazioni sono viste in principio con diffidenza e la cosa peggiore che si possa fare è colpevolizzarle. Al contrario, proprio la micromobilità elettrica, combinata con altri mezzi di trasporto di massa, libererà i cittadini dalla dipendenza dalle automobili. Se veramente si vuole razionalizzare il settore dei trasporti, suggerisce, una riforma necessaria sarebbe un unico registro pubblico per i mezzi circolanti, eliminando la duplicazione dei registri presso l'ACI e la Motorizzazione civile; allo stesso modo sarebbe auspicabile un intervento sulla clas-

sificazione dei mezzi individuali di mobilità. Si associa dunque alla richiesta di accantonamento.

La Commissione, con distinte votazioni, respinge gli identici emendamenti Barbagallo 7.2 e Iaria 7.3, nonché l'emendamento Ghio 7.4.

Francesca GHIRRA (AVS), intervenendo sugli identici emendamenti Iaria 7.5, Ghirra 7.6, Pastorella 7.7, Gruppioni 7.8, ricorda come essi derivino da un'esplicita richiesta di Assosharing. Fa presente che, dai dati sugli scontri, i monopattini vi sono assai di rado coinvolti e non emerge alcuna motivazione per introdurre l'obbligatorietà del casco: basta che essa sia valida per i minori. La norma creerebbe problemi rilevanti solo per le società che gestiscono i monopattini in *sharing*, che dovrebbero fornire dei caschi all'utenza, cosa assai complicata. Chiede dunque di accantonare gli identici emendamenti in oggetto.

Antonino IARIA (M5S) ribadisce che non volere l'obbligo del casco non significa volere poca sicurezza per gli utenti dei monopattini. Si tratta, afferma polemicamente, di una vera e propria ipocrisia: il casco dovrebbe essere obbligatorio anche per le biciclette a pedalata assistita o per chi usa gli sci. Tra l'altro, l'introduzione del casco significherebbe la fine dei monopattini in *sharing*. Il casco non è un problema di sicurezza, bensì lo strumento per far disinvestire economicamente nel nostro Paese su questo settore innovativo, essenzialmente per motivi elettoralistici. Il rischio, sottolinea, è quello di perdere un modello di mobilità che sta funzionando, migliorerà la qualità della vita e ridurrà l'inquinamento.

Giorgio FEDE (M5S) afferma di temere che l'approccio della maggioranza non nasca da preoccupazioni pragmatiche, bensì da motivazioni ideologiche ed elettoralistiche. Il vero parametro del rischio è sempre la velocità del mezzo di trasporto.

La Commissione respinge gli identici emendamenti Iaria 7.5, Ghirra 7.6, Pastorella 7.7 e Gruppioni 7.8.

Antonino IARIA (M5S) chiede una verifica della votazione appena svolta.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, dispone l'annullamento della votazione e la sua ripetizione.

La Commissione respinge gli identici emendamenti Iaria 7.5, Ghirra 7.6, Pastorella 7.7 e Gruppioni 7.8.

Giulia PASTORELLA (AZ-PER-RE), intervenendo sugli identici emendamenti Pastorella 7.10 e Pastorino 7.11, premette di essere una convinta ciclista e di non avere una particolare simpatia per i monopattini. Fa presente che la distinzione operata dalla proposta emendativa tra i monopattini privati e quelli in *sharing* nasce dai dati ufficiali, che dimostrano che gli incidenti mortali sono prodotti quasi esclusivamente dai primi, per le più stringenti limitazioni a cui quelli in *sharing* sono sottoposti. La vera garanzia della sicurezza non è data dunque solo dal casco, ma da altri fattori, quali le limitazioni di potenza, i divieti di circolazione in determinate aree e l'educazione stradale, al di là di qualsiasi volontà punitiva nei confronti di una categoria di utenti della strada spesso non amata.

Francesca GHIRRA (AVS) fa proprie le considerazioni della collega Pastorella. I monopattini in *sharing* sono sottoposti a utili limitazioni ed è dunque importante incentivarli, senza sottoporli a regole troppo gravose.

Antonino IARIA (M5S) si dichiara d'accordo con la collega Pastorella, osservando che il testo della norma come attualmente concepito crea distinzioni e divisioni fra le categorie di utenti deboli della strada. I conducenti dei monopattini o delle biciclette a volte non osservano le regole, ma questo accade anche agli automobilisti che sono pure assai più pericolosi. Preannunzia dunque voto favorevole della sua forza politica sugli emendamenti in discussione.

La Commissione respinge gli identici emendamenti Pastorella 7.10 e Pastorino 7.11.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 17.05.

AVVERTENZA

Il seguente punto all'ordine del giorno non è stato trattato:

RISOLUZIONI

7-00111 Casu, 7-00138 Raimondo, 7-00146 Ghirra, 7-00159 Iaria recanti iniziative in materia di trasporto pubblico locale.

ERRATA CORRIGE

Nel *Bollettino delle Giunte e delle Commissioni parlamentari* n. 228 di mercoledì 10 gennaio 2024, a pagina 298, prima colonna, quarta riga, la parola « comma » è sostituita dalla seguente: « periodo ».

ALLEGATO 1

**DL 215/2023: Disposizioni urgenti in materia di termini normativi.
C. 1633 Governo.**

PARERE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per i profili di competenza, il disegno di legge recante « Conversione in legge del decreto-legge 30 dicembre 2023, n. 215, recante disposizioni urgenti in materia di termini normativi » (C. 1633 Governo),

esprime

PARERE FAVOREVOLE.

ALLEGATO 2

Ratifica ed esecuzione dei seguenti Accordi: a) Protocollo alla Convenzione del 1979 sull'inquinamento atmosferico transfrontaliero a lunga distanza, per la riduzione dell'acidificazione, dell'eutrofizzazione e dell'ozono troposferico, con allegati, firmato a Göteborg il 30 novembre 1999; b) Modifiche al testo e agli allegati da II a IX del Protocollo del 1999 per la riduzione dell'acidificazione, dell'eutrofizzazione e dell'ozono troposferico nonché aggiunta dei nuovi allegati X e XI, adottate a Ginevra il 4 maggio 2012. C. 1585 Governo, approvato dal Senato.

PARERE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per i profili di competenza, il disegno di legge recante « Ratifica ed esecuzione dei seguenti Accordi: a) Protocollo alla Convenzione del 1979 sull'inquinamento atmosferico transfrontaliero a lunga distanza, per la riduzione dell'acidificazione, dell'eutrofizzazione e dell'ozono troposferico, con allegati, firmato a Göteborg il 30 novembre 1999; b) Modifiche al testo e agli allegati da II a IX del Protocollo del 1999 per la riduzione dell'acidificazione, dell'eutrofizzazione e dell'ozono troposferico nonché aggiunta dei nuovi allegati X e XI, adottate a Ginevra il 4 maggio 2012 » (C. 1585 Governo, approvato dal Senato),

esprime

PARERE FAVOREVOLE.

ALLEGATO 3

**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.
C. 1435 Governo e abb.**

PROPOSTE EMENDATIVE APPROVATE

ART. 6.

Al comma 1, dopo la lettera a), aggiungere la seguente:

« *a-bis*) all'articolo 193, comma 1, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Anche quando il veicolo è, a qualsiasi titolo, nella legittima disponibilità di altra persona fisica o giuridica, il proprietario ha l'onere di verificare che il veicolo stesso non sia posto in circolazione senza la copertura dell'assicurazione;" »

Conseguentemente:

al medesimo comma 1, lettera d), numero 2), capoverso 1-quinquies, secondo periodo, sostituire le parole: per le quali tali immagini con le seguenti: per le quali i dispositivi medesimi non sono stati specificamente approvati od omologati ma le cui immagini;

dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-bis. All'articolo 31 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, dopo il comma 2 è inserito il seguente:

« 2.1. Ai sensi dell'articolo 193 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per l'accertamento della circolazione su strada di veicoli non coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi, l'elenco di cui al comma 2 è aggiornato in modo che i dati dei veicoli immatricolati e privi di assicurazione di proprietà di soggetti residenti nel territorio comunale registrati nella banca dati di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994 siano

accessibili ai comuni e ai soggetti di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. »

6.27. *(Nuova formulazione)* Rosato, Pastorella.

Al comma 1, dopo la lettera a), aggiungere la seguente:

a-bis) all'articolo 193, comma 4-ter, dopo le parole: « con quelli provenienti » sono aggiunte le seguenti: « dai documentatori automatici di infrazioni semaforiche che abbiano rilevato la violazione di cui all'articolo 146, comma 3, nonché ».

6.021. *(Nuova formulazione)* Pretto, Dara, Marchetti.

Al capo III del titolo I, dopo l'articolo 6, aggiungere il seguente:

Art. 6-bis.

(Disposizioni concernenti lo svolgimento di operazioni in materia di motorizzazione e il controllo sulle officine concessionarie del servizio di revisione dei veicoli a motore)

All'articolo 19 della legge 1° dicembre 1986, n. 870, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 1 è sostituito dal seguente:

« 1. Le operazioni di cui ai numeri 1), 3), 4), 5), 6), 7), 8), 9), 10), 11) e 12) della tabella 3 allegata alla presente legge possono essere effettuate, a richiesta degli interessati, presso le sedi da essi predisposte,

con spese interamente a loro carico. Al personale incaricato delle operazioni di cui al presente comma, con funzione di titolare dell'attività, sono corrisposti i seguenti importi onnicomprensivi:

a) euro 350 lordi per ogni giornata completa di operazioni, comprensiva delle sedute antimeridiana e pomeridiana;

b) euro 175 lordi per ogni giornata di operazioni, svolta in singola seduta antimeridiana o pomeridiana;

c) euro 100 a titolo di rimborso forfettario delle spese di trasferta per ogni giornata o frazione di giornata di attività, ivi compreso il rimborso delle spese per l'utilizzo del proprio mezzo di trasporto cui il personale sia autorizzato. »;

b) dopo il comma 1, sono inseriti i seguenti:

« 1-bis. Al personale eventualmente incaricato dell'esecuzione di funzioni ausiliarie e di supporto al titolare dell'attività, con conseguente incremento del numero delle operazioni compiute in ogni giornata completa o singola seduta antimeridiana o pomeridiana, è corrisposto il 40 per cento degli importi di cui al comma 1, lettere a) e b), nonché il rimborso spese di cui al comma 1, lettera c).

1-ter. Qualora le operazioni siano eseguite in orario di servizio antimeridiano, al personale incaricato dell'attività, quale titolare o con funzione di supporto, è corrisposta la sola quota riferita al rimborso forfettario delle spese di trasferta di cui al comma 1, lettera c). Nel caso in cui le operazioni siano eseguite in orario pomeridiano con parziale impegno dell'orario di servizio, al personale incaricato dell'attività, quale titolare o di supporto, è corrisposta la quota di cui al comma 1, lettera c), riferita al rimborso forfettario delle spese di trasferta, oltre che il 50 per cento della quota di competenza di cui ai commi 1, lettera b), e 1-bis.

1-quater. Le disposizioni di cui ai commi 1, 1-bis e 1-ter si applicano anche all'esercizio delle funzioni ispettive e di vigilanza disposte dai competenti uffici della moto-

rizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. »;

c) i commi 2, 3, 4 e 5 sono abrogati.

2. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentite le organizzazioni sindacali, con l'obiettivo di massimizzare il livello del servizio reso all'utenza, è disciplinato il numero delle operazioni che compongono ogni giornata completa o ogni singola seduta antimeridiana o pomeridiana.

3. All'articolo 80 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il comma 10 è sostituito dal seguente:

« 10. Il Dipartimento competente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti effettua periodici controlli sulle officine delle imprese di cui al comma 8 e controlli, anche a campione, sui veicoli sottoposti a revisione presso le medesime. I predetti controlli sono effettuati da personale del medesimo Dipartimento, abilitato all'esecuzione delle operazioni di revisione sui veicoli ai sensi dell'articolo 81, e sono remunerati ai sensi dell'articolo 19, comma 1-quater, della legge 1° dicembre 1986, n. 870. A tal fine, con il decreto di cui al comma 12, sono altresì determinati gli importi, a carico delle officine, che affluiscono all'apposito capitolo di pertinenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La mancata corresponsione di tali importi comporta l'applicazione delle disposizioni di cui al comma 15. »

4. Fatto salvo quanto disposto dall'articolo 80, comma 10, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal presente articolo, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono determinati gli importi e le modalità di versamento alle entrate dello Stato utili a compensare il personale per l'esercizio delle attività ispettive di cui all'articolo 19, comma 1-quater, della legge 1° dicembre 1986, n. 870.

5. Le disposizioni di cui all'articolo 1, comma 1, si applicano a decorrere dal

giorno successivo alla data di entrata in vigore del decreto previsto dal comma 2.

6. Alla tabella III.1 (Art. 242 – Accertamenti tecnici) allegata al titolo III del regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, nella colonna: « Accertamenti consentiti », le parole: « Lettere d), e) », ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: « Lettere c), d), e) ».

6.032. (Nuova formulazione) Gaetana Russo, Amich, Baldelli, Cangiano, Frijia, Longi, Raimondo, Ruspandini.

Al capo III del titolo I, dopo l'articolo 6, aggiungere il seguente:

Art. 6-bis.

(Accertamento delle violazioni della velocità nella navigazione)

1. In considerazione dell'esigenza di salvaguardia di Venezia e della sua laguna, per l'accertamento dell'inosservanza dei limiti di velocità nelle vie d'acqua di cui all'articolo 1 della legge 5 marzo 1963, n. 366, possono essere utilizzate, anche per la determinazione della velocità media su tratti determinati, apparecchiature di rilevamento approvate o omologate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o da idoneo ente dallo stesso vigilato.

2. In via sperimentale, nelle more della conclusione della procedura di approvazione o omologazione, per un periodo di ventiquattro mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, possono essere utilizzate apparecchiature di rilevamento della velocità di navigazione previa

istanza al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti corredata di una relazione tecnica e delle certificazioni di enti riconosciuti o laboratori autorizzati delle prove alle quali le apparecchiature sono state sottoposte nonché di ogni altro elemento idoneo a dimostrare l'utilità e l'efficienza delle stesse.

3. Al valore della velocità rilevato mediante le apparecchiature di cui ai commi 1 e 2 si applica una riduzione pari al 10 per cento con un minimo di 2 chilometri orari, che comprende anche la tolleranza strumentale.

4. Gli organi accertatori possono utilizzare le apparecchiature di cui al presente articolo anche senza la presenza o il diretto intervento degli agenti preposti purché la violazione sia documentata con sistemi fotografici, videografici o analoghi che, nel rispetto della riservatezza dei dati personali, consentano di accertare, anche successivamente, fatti, circostanze e responsabile dell'illecito amministrativo, compresi i dati identificativi del mezzo nautico.

5. Al fine dell'accertamento e della contestazione delle violazioni di cui al presente articolo e dell'irrogazione delle relative sanzioni si applicano le disposizioni di cui alla legge 24 novembre 1981, n. 689. L'utilizzo delle apparecchiature di cui ai commi 1 e 2 è reso pubblico esclusivamente mediante previsione nei provvedimenti che fissano i limiti di velocità.

* **6.034.** (Nuova formulazione) Andreuzza, Pretto, Dara, Marchetti, Furgiuele.

* **6.035.** (Nuova formulazione) Semenzato, Cesa, Bicchielli, Pisano, Tirelli, Zanella, Ghirra, Iaria.

* **14.05.** (Nuova formulazione) Tosi, Sorte.