

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione informale di Antonio Manganelli, professore di Diritto dell'economia presso l'Università LUMSA, e di Andrea Visconti, professore di Informatica presso l'Università degli Studi di Milano (in videoconferenza), nell'ambito dell'esame dello schema di decreto legislativo recante disposizioni correttive al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 207, di attuazione della direttiva (UE) 2018/1972, che modifica il decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, recante il codice delle comunicazioni elettroniche (atto n. 108)	200
---	-----

SEDE CONSULTIVA:

Delega al Governo in materia di florovivaismo. C. 1560 Governo e abb. (Parere alla XIII Commissione) (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	201
ALLEGATO 1 (<i>Parere approvato</i>)	209

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>)	201
ALLEGATO 2 (<i>Emendamenti approvati</i>)	210

RISOLUZIONI:

7-00111 Casu, 7-00138 Raimondo, 7-00146 Ghirra, 7-00159 Iaria recanti iniziative in materia di trasporto pubblico locale (<i>Seguito della discussione congiunta e rinvio</i>)	207
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	208

AUDIZIONI INFORMALI

Mercoledì 31 gennaio 2024.

Audizione informale di Antonio Manganelli, professore di Diritto dell'economia presso l'Università LUMSA, e di Andrea Visconti, professore di Informatica presso l'Università degli Studi di Milano (in videoconferenza), nell'ambito dell'esame dello schema di decreto legislativo recante disposizioni correttive al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 207, di attuazione della direttiva (UE) 2018/1972, che modifica il decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259,

recante il codice delle comunicazioni elettroniche (atto n. 108).

L'audizione informale è stata svolta dalle 13.50 alle 14.15.

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 31 gennaio 2024. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA.

La seduta comincia alle 14.15.

Delega al Governo in materia di florovivaismo.**C. 1560 Governo e abb.**

(Parere alla XIII Commissione).

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

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 30 gennaio 2024.

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 nella seduta del 30 gennaio è stata svolta la relazione introduttiva.

Riccardo Augusto MARCHETTI (LEGA), *relatore*, formula una proposta di parere favorevole (*vedi allegato 1*).

La Commissione approva la proposta di parere favorevole del relatore (*vedi allegato 1*).

La seduta termina alle 14.20.**SEDE REFERENTE**

Mercoledì 31 gennaio 2024. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA. — Interviene il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti Galeazzo Bignami.

La seduta comincia alle 14.20.

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 24 gennaio 2024.

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 nella seduta di ieri sono stati esaminati gli emendamenti relativi agli articoli 7 e 8 fino all'emendamento Ghirra 8.2.

Ricorda, altresì, con riferimento all'articolo 8, che sono state accantonate le proposte emendative Raimondo 8.72, Gaetano Russo 8.84, Tosi 8.01, Pretto 8.02, Pastorella 8.03, Amich 8.05, Pastorella 8.06, Ghirra 8.07, Gianassi 8.08 e 8.09, Ghirra 8.010, Gaetana Russo 8.011, Tosi 8.013, Pastorella 8.014, Ciocchetti 8.030 e Pretto 8.031.

Francesca GHIRRA (AVS), intervenendo sugli identici emendamenti Bakkali 8.3, Traversi 8.4 e Ghirra 8.5, sottolinea la particolare delicatezza dell'articolo 8, che interviene sulla disciplina della ciclabilità comprimendo l'autonomia dei comuni in tale ambito. L'emendamento in oggetto in particolare abroga la lettera *a*) del comma 1, che elimina la segnaletica orizzontale delle strade ciclabili, di fatto penalizzando chi predilige una mobilità alternativa a quella tradizionale.

Valentina GHIO (PD-IDP) dichiara di condividere quanto dichiarato dalla collega Ghirra e sottolinea come l'eliminazione della segnaletica orizzontale rappresenti un modo di ridurre la mobilità dolce e il tasso complessivo di sicurezza sulle strade.

Giorgio FEDE (M5S) ricorda che la normativa attualmente vigente è volta al tutelare la sicurezza degli utenti più deboli della strada e di fornire una prospettiva di innovazione, come è assai comune nel Nord Europa. La segnaletica orizzontale per le strade ciclabili derivava da tale tipo di sensibilità: si tratta di un principio fondamentale, che va mantenuto.

La Commissione respinge gli identici emendamenti Bakkali 8.3, Traversi 8.4 e Ghirra 8.5.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, fa presente che l'emendamento Tosi 8.6 è stato ritirato.

Valentina GHIO (PD-IDP), intervenendo sull'emendamento a sua prima firma 8.7, ricorda che nel corso delle audizioni svolte sono emerse numerose preoccupazioni in merito alla norma che viene introdotta. Occorre dunque apportare ad essa alcune modificazioni, ristabilendo delle tutele allo scopo di avvicinare le nostre città ad altre realtà europee: la corsia a doppio senso ciclabile, le strade urbane ciclabili, la conservazione ai comuni della potestà di pianificare le piste ciclabili. Al contrario, la previsione dell'emanazione di un decreto ministeriale va invece nella direzione di una sottrazione di tale competenza agli enti locali; per ovviare a ciò l'emendamento richiede l'obbligo di acquisire l'intesa in sede di Conferenza unificata prima di procedere all'emanazione del decreto.

Francesca GHIRRA (AVS) chiede di sottoscrivere l'emendamento Ghio 8.7. Il provvedimento in esame scoraggia l'utilizzo delle biciclette e limita le prerogative dei comuni in proposito: l'emendamento definisce invece con maggiore chiarezza il concetto di pista ciclabile, interviene sul tema della segnaletica orizzontale, ripristina la zona di attestamento ciclabile e dispone le misure di calmieramento del traffico a tutela dei ciclisti. Il potenziamento della ciclabilità e delle infrastrutture ad essa dedicate ha recato enormi benefici alle nostre città negli ultimi anni, avvicinandole alle più avanzate esperienze europee; la revisione del codice della strada in esame le appare invece un grande tentativo di tornare indietro.

Antonino IARIA (M5S) chiede, a nome del proprio gruppo, di sottoscrivere l'emendamento Ghio 8.7. Esso elenca tutta una serie di buone pratiche che all'estero sono già realizzate: gli sembra assurdo tentare di limitarle e con esse limitare la visione di una strada promiscua in cui possano circolare insieme velocipedi, monopattini, pedoni e automobili. Ad esempio, la possibi-

lità di andare contromano nelle cosiddette zone 30 può sembrare fonte di pericolo, ma se i limiti sono rispettati si trasforma in una grande fonte di decongestionamento e di sicurezza per le città. La mobilità dolce, in questo scenario, diventa il cardine di tutto e non l'ultimo livello della gerarchia dei trasporti, superando l'attuale supremazia delle automobili, che sono in assoluto il peggior mezzo di trasporto all'interno delle città. Bisognerebbe invece far passare in modo radicale in concetto di una città nuova, tutta basata sulla mobilità intermodale, con enormi benefici in senso ecologico e di qualità della vita: come già avviene in altre realtà, che possono fungere per noi da modello.

La Commissione respinge l'emendamento Ghio 8.7.

Francesca GHIRRA (AVS) illustra il contenuto degli identici emendamenti Ghio 8.8, Iaria 8.9, Ghirra 8.10, Pastorella 8.11 e Roggiani 8.12, che riguardano l'integrazione della segnaletica orizzontale fra le caratteristiche che la strada ciclabile urbana dovrà avere. È infatti fondamentale per la sicurezza che gli utenti della strada possano conoscerne le caratteristiche; escludere dunque la segnaletica orizzontale delle strade urbane ciclabili le sembra una misura assai poco opportuna giacché quella verticale risulta spesso insufficiente. Invita dunque i relatori a valutare la possibilità di accantonare l'emendamento in oggetto.

Valentina GHIO (PD-IDP) dichiara di condividere l'intervento della collega Ghirra. Si tratta di un emendamento molto parziale rispetto a quello testé respinto; eliminare la segnaletica orizzontale può essere motivo di dissuasione e di confusione per i ciclisti. Può apparire un elemento minimale, ma tale eliminazione va nel senso di un obiettivo sfavore nei confronti della mobilità dolce.

Antonino IARIA (M5S) dichiara di non comprendere le motivazioni del parere contrario espresso dai relatori. Non ricomprendere anche la segnaletica orizzontale gli

appare un errore oggettivo: sarebbe bastato non aggiungere l'aggettivo « verticale », così escludendo quella orizzontale, lasciando solo l'espressione « apposita segnaletica ». Chiede dunque di accantonare l'emendamento in oggetto, oppure un chiarimento da parte dei relatori.

Luca PASTORINO (MISTO-+EUROPA) chiede ai relatori quale sia la motivazione per cui è stata eliminata la segnaletica orizzontale, anche allo scopo di arricchire lo spessore del dibattito.

Andrea CASU (PD-IDP) chiede se la soppressione della segnaletica orizzontale per delimitare le strade urbane ciclabili corrisponde all'introduzione di un diverso tipo di segnaletica, o solo un modo occulto di eliminarle *tout court*.

Giorgio FEDE (M5S) si unisce alla richiesta di chiarimenti formulata da più parte ai relatori. Da sempre, nella circolazione stradale, la segnaletica è della massima importanza, seguita in seconda battuta da quella verticale, che rappresenta anche un ostacolo fisico. Ritene tale mancanza di attenzione un grave errore.

Elena MACCANTI (LEGA), *relatrice*, dichiara di rispondere volentieri alla richiesta di chiarimenti formulata. Fa presente che, là dove possibile, i relatori hanno chiesto di accantonare alcune proposte emendative, se veramente ravvisavano la possibilità di individuare delle soluzioni condivise: ad esempio nell'articolo 8 tutte quelle sugli angoli ciechi. Tuttavia la maggioranza e il Governo rivendicano una linea specifica e sull'articolo 8 intendono difendere il provvedimento nel suo impianto originario, al fine di superare la grande confusione e frammentarietà degli interventi effettuati nella precedente legislatura sulla mobilità ciclistica, con numerose modifiche della disciplina introdotte in maniera non coordinata da provvedimenti relativi a tutt'altra materia.

Vi sono in esso alcune scelte che, ad avviso della maggioranza, vanno proprio a favore dei ciclisti. Ribadisce ad esempio

come non sia vero che le case avanzate vengono eliminate: esse diventano zona di attestamento ciclabile. Le strade urbane ciclabili sono sostenute dal Governo, ma identificate solo attraverso la segnaletica verticale. Quanto alle corsie ciclabili, esse non sono oggi la modalità migliore per tutelare i ciclisti e le loro caratteristiche verranno definite da un apposito decreto ministeriale. È chiaro, continua, che ci dovrà essere un confronto continuo con gli enti locali, la Conferenza unificata è ad esempio consultata pressoché ogni giorno; però rispetto all'articolo 8 vi è una volontà precisa del Governo a ridefinire la materia della ciclabilità nel senso di una mobilità sicura ma ordinata.

Luca PASTORINO (MISTO-+EUROPA) ringrazia la relatrice Maccanti per la risposta. Fa però presente, sulla base della propria esperienza come amministratore locale, che tutto ciò che non è tracciato in terra non viene visto dal normale utente della strada, e di qui nascono numerosi problemi e una grande mole di contenzioso.

La Commissione respinge gli identici emendamenti Ghio 8.8, Iaria 8.9, Ghirra 8.10, Pastorella 8.11 e Roggiani 8.12.

Antonino IARIA (M5S) ritira l'emendamento Sergio Costa 8.13.

Luca PASTORINO (MISTO-+EUROPA) sottoscrive l'emendamento Steger 8.14, chiedendo che esso venga posto in votazione.

La Commissione respinge l'emendamento Steger 8.14.

Antonino IARIA (M5S) illustra il contenuto dell'emendamento Traversi 8.15, relativo a una migliore definizione del concetto di centro abitato con meno di diecimila abitanti.

La Commissione respinge l'emendamento Traversi 8.15.

Antonino IARIA (M5S), intervenendo sull'emendamento Sergio Costa 8.16, afferma che è sì vero che i numerosi interventi della scorsa legislatura sono stati introdotti in modo frammentario, ma che tale frammentarietà non può essere risolta eliminando un istituto così utile come la casa avanzata. Tale segnaletica è della massima importanza e di estrema chiarezza: grazie ad essa viene tutelata la sicurezza dei ciclisti, che hanno così un'area riservata in cui possono arrestarsi senza automobili. Afferma di non fidarsi della asserita volontà della maggioranza di difendere i ciclisti, la quale è semmai, a suo avviso, totalmente a favore della visione retrograda della mobilità imperniata sull'uso delle automobili.

La Commissione respinge l'emendamento Sergio Costa 8.16.

Antonino IARIA (M5S) illustra il contenuto dell'emendamento Sergio Costa 8.17, relativo al doppio senso di marcia e al cosiddetto contromano in bicicletta. Afferma che il dibattito può apparire ripetitivo, ma che occorre approfittare di quella che è forse l'ultima occasione utile per parlare del codice della strada, facendo entrare nelle aule del Parlamento il mondo ad esse esterno e tutte le sue istanze di innovazione. Lamenta che sull'idea iniziale di un lavoro condiviso in Commissione sul codice si è a un certo abbattuto il *diktat* della propaganda elettorale. Gli emendamenti sono stati presentati con l'intenzione di migliorare il testo, senza alcuna finalità di carattere ostruzionistico. L'introduzione del contromano in bicicletta, ad esempio, può apparire pericolosa, ma in realtà corrisponde a pratiche già esistenti in altri Paesi, così come il passaggio dei tram in aree pedonali. La discussione su questi temi da parte della maggioranza gli appare ispirata a logiche quasi da tifoseria: se i membri della Commissione vogliono essere buoni amministratori (giacché di questo si tratta) bisogna andare oltre gli slogan elettorali del Ministro Salvini, altrimenti si finisce per complicare il lavoro dei sindaci e la vita dei cittadini.

La Commissione respinge l'emendamento Sergio Costa 8.17.

Luca PASTORINO (MISTO-+EUROPA) sottoscrive l'emendamento Pastorella 8.18, sottolineando che l'emendamento è identico all'emendamento Pella 8.19, depositato da un collega di Forza Italia che non a caso è vicepresidente vicario dell'ANCI. Sottolinea infatti che i comuni sono a favore della segnaletica orizzontale, che nella sua esperienza riveste una fondamentale importanza ai fini di una circolazione ordinata e sicura.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, fa presente che l'emendamento Pella 8.19 è stato ritirato.

Antonino IARIA (M5S) sottoscrive l'emendamento Pastorella 8.18. Afferma che il fatto che la maggioranza abbia ritirato buona parte dei suoi emendamenti testimonia della poca omogeneità sul tema della maggioranza stessa. Ribadisce poi che la misura che l'emendamento in oggetto vuole espungere rappresenterà un problema enorme per chi dovrà poi amministrare in concreto le città. Chiede dunque ai relatori di valutare la possibilità di un suo accantonamento.

La Commissione respinge l'emendamento Pastorella 8.18.

Valentina GHIO (PD-IDP), intervenendo sul proprio emendamento Ghio 8.21, ribadisce le preoccupazioni emerse nel corso delle audizioni da parte delle associazioni ciclistiche rispetto all'attuazione delle norme previste nel provvedimento in esame. Con la proposta emendativa in argomento si chiede di mantenere la segnaletica orizzontale e si cerca di ridurre le limitazioni introdotte alla potestà di pianificazione da parte dei comuni. Il fatto di rimandare l'applicazione delle corsie ciclabili a un nuovo decreto ministeriale le appare un fatto eclatante e del tutto ingiustificabile, se non ipotizzando una volontà da parte del Governo di comprimere la ciclabilità. Si chiede dunque di acquisire non un semplice parere della Conferenza unificata, bensì una previa intesa, previsione che le appare minimale data la situazione. Raccomanda

dunque l'approvazione del proprio emendamento 8.21.

La Commissione, con distinte votazioni, respinge gli emendamenti Ghio 8.21 e 8.22, nonché l'emendamento Pastorino 8.23.

Francesca GHIRRA (AVS) illustra il proprio emendamento 8.24, che reca una diversa definizione della corsia ciclabile che a suo avviso tutela la sicurezza dei ciclisti e soprattutto testimonia la volontà di non abolire totalmente le corsie ciclabili, come sembra desiderare la maggioranza.

La Commissione respinge l'emendamento Ghirra 8.24.

Luca PASTORINO (MISTO-+EUROPA) sottoscrive l'emendamento Steger 8.25.

La Commissione respinge l'emendamento Steger 8.25.

Francesca GHIRRA (AVS), illustrando gli identici emendamenti Bakkali 8.26 e Ghirra 8.27, afferma che la norma del provvedimento che essi vogliono abrogare appare assai peggiorativa rispetto a quella attualmente vigente: ne viene di fatto bloccata l'applicazione con effetto immediato e fino al futuro aggiornamento del regolamento di esecuzione e attuazione, togliendo dalla norma primaria tutti gli elementi di segnaletica prima presenti e indispensabili per applicarla in via diretta; ne viene in ogni caso pesantemente ristretta l'applicabilità generale, eliminando la clausola che consentiva espressamente di realizzarla senza limitazioni relative alla larghezza della carreggiata, alla presenza e posizione dei parcheggi laterali e alla massa dei veicoli, come avviene in tanti Paesi e città europee, dato invece contestato nella relazione tecnica; ne viene ulteriormente limitata l'applicabilità generale, subordinandola all'impossibilità accertata di creare una pista ciclabile, così togliendo la valutazione della soluzione migliore nel caso concreto da parte del progettista; viene inoltre eliminato l'obbligo per i conducenti dei veicoli a motore di dare la precedenza ai ciclisti in

caso di incrocio malagevole lungo le strade con doppio senso ciclabile, peggiorando la sicurezza degli utenti vulnerabili. Per queste ragioni chiede ai relatori di cambiare il parere sulla proposta emendativa o di valutare la possibilità di un suo accantonamento.

La Commissione respinge gli identici emendamenti Bakkali 8.26 e Ghirra 8.27.

Valentina GHIO (PD-IDP) illustra gli identici emendamenti Ghio 8.28 e Ghirra 8.29, che intende correggere alcune norme del provvedimento che peggiorano la disciplina del doppio senso ciclabile. Ne viene bloccata infatti l'applicazione, che viene rimandata *in toto* al futuro decreto ministeriale; inoltre, viene eliminato l'obbligo per i conducenti dei veicoli a motore di dare la precedenza i ciclisti in caso di incrocio malagevole lungo le strade con doppio senso ciclabile. Diverse associazioni hanno insistito sulla pericolosità di queste misure per gli utenti vulnerabili della strada, oltre all'impatto generale sulla qualità della vita dei nostri cittadini.

La Commissione respinge gli identici emendamenti Ghio 8.28 e Ghirra 8.29.

Luca PASTORINO (MISTO-+EUROPA) sottoscrive l'emendamento Pastorella 8.30.

La Commissione, con distinte votazioni, respinge l'emendamento Pastorella 8.30, gli identici emendamenti Ghirra 8.31 e Bakkali 8.32, nonché l'emendamento Bakkali 8.33.

Antonino IARIA (M5S) ritira l'emendamento Sergio Costa 8.34.

La Commissione, con distinte votazioni, respinge gli emendamenti Bakkali 8.35 e 8.36.

Giulia PASTORELLA (AZ-PER-RE) sottoscrive l'emendamento Faraone 8.40.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, prende atto che i presentatori accettano la riformulazione proposta dai relatori degli emen-

damenti Barbagallo 8.38, Pastorella 8.39 e Faraone 8.40.

Flavio TOSI (FI-PPE) chiede di sottoscrivere l'emendamento Dara 8.37.

La Commissione, con un'unica votazione, approva l'emendamento Dara 8.37 e gli emendamenti Barbagallo 8.38, Pastorella 8.39 e Faraone 8.40 riformulati in un testo identico all'emendamento Dara 8.37 (*vedi allegato 2*).

Antonino IARIA (M5S) ritira l'emendamento Sergio Costa 8.41.

La Commissione respinge gli identici emendamenti Pastorella 8.42 e Roggiani 8.43.

Francesca GHIRRA (AVS), intervenendo sugli identici emendamenti Ghio 8.44 e Ghirra 8.45, osserva come esso chieda di reintrodurre la segnaletica orizzontale, strumento indispensabile per garantire la sicurezza degli utenti vulnerabili della strada e per abbattere il contenzioso derivante da violazioni del codice della strada, come già segnalato dal collega Pastorino.

La Commissione, con distinte votazioni, respinge gli identici emendamenti Ghio 8.44 e Ghirra 8.45, gli identici emendamenti Bakkali 8.46 e Ghirra 8.47, nonché l'emendamento Barbagallo 8.48.

Antonino IARIA (M5S) ritira l'emendamento Sergio Costa 8.49.

La Commissione, con distinte votazioni, respinge l'emendamento Pastorella 8.50, gli identici emendamenti Ghirra 8.51 e Ghio 8.52, nonché l'emendamento Ghirra 8.53.

Antonino IARIA (M5S), intervenendo sull'emendamento Sergio Costa 8.54, ricorda che il contromano per le biciclette rappresenta una possibilità a favore della sicurezza. Il provvedimento obbliga a realizzare una corsia a doppio senso di marcia per poterlo effettuare, il che vuol dire di fatto eliminarlo. Si tratta dunque di una

misura apparentemente innocua, ma di fatto dalla portata dirompente.

La Commissione, con distinte votazioni, respinge gli emendamenti Sergio Costa 8.54, Ghirra 8.55 e Pastorino 8.56.

Valentina GHIO (PD-IDP), intervenendo sul proprio emendamento 8.57, fa presente che esso interviene nuovamente sul doppio senso ciclabile, che verrà di fatto bloccato nel momento in cui il provvedimento sarà approvato. Ciò rappresenterà un forte strumento di dissuasione per l'utilizzo della bicicletta, che di fatto testimonia quello che è l'orizzonte complessivo portato innanzi dalla maggioranza.

La Commissione, con distinte votazioni, respinge gli emendamenti Ghio 8.57 e 8.58, nonché gli identici emendamenti Ghio 8.59, Traversi 8.60, Ghirra 8.61, Pastorella 8.62 e Roggiani 8.64.

Francesca GHIRRA (AVS), intervenendo sugli identici emendamenti Ghio 8.65 e Ghirra 8.66, ricorda come la proposta sia stata suggerita dalla FILT-CGIL. A tutela dei lavoratori e dei conducenti dei pullman, relativamente alla possibilità per i velocipedi di utilizzare le corsie preferenziali, la CGIL propone non di vietarla *tout court*, ma solo se vengono realizzati interventi infrastrutturali compensativi come le piste ciclabili. In sostanza, viene data un'alternativa, e solo in quel caso viene vietata; altrimenti viene permessa. Afferma che l'uso delle biciclette in città è spesso inibito dalla mancanza di apposite infrastrutture, come può testimoniare sulla base della propria esperienza personale nella città di Cagliari.

La Commissione respinge gli identici emendamenti Ghio 8.65 e Ghirra 8.66.

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

La seduta termina alle 15.30.

RISOLUZIONI

Mercoledì 31 gennaio 2024. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA. — Interviene il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti Galeazzo Bignami.

La seduta comincia alle 15.30.

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

(Seguito della discussione congiunta e rinvio).

La Commissione prosegue la discussione congiunta delle risoluzioni, rinviata, da ultimo, nella seduta del 17 gennaio 2024.

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.

Il viceministro Galeazzo BIGNAMI, con riferimento alla risoluzione Casu 7-00111, esprime parere favorevole sul primo, sul secondo, sul quarto, sul quinto, sul sesto, sul nono, sul ventitreesimo e sul ventiquattresimo capoverso della premessa, nonché sul primo impegno del dispositivo a condizione che sia riformulato nei seguenti termini: « compatibilmente con le risorse disponibili a legislazione vigente e nel rispetto degli equilibri di bilancio, ad intraprendere iniziative di competenza volte ad adeguare lo stanziamento del fondo nazionale trasporti e proseguire le iniziative volte alla rimodulazione dei criteri di definizione dei costi *standard* e degli adeguati livelli di servizio ». Esprime parere contrario sui restanti capoversi della premessa e sui restanti impegni del dispositivo.

Con riferimento alla risoluzione Raimondo 7-00138, esprime parere favorevole sulla premessa, sul primo impegno del dispositivo a condizione che siano soppresse

le parole da: « prevedendo una struttura » fino alla fine dell'impegno, sul secondo impegno del dispositivo a condizione che siano premesse le parole: « a valutare l'opportunità di », sul terzo e sul quarto impegno del dispositivo.

Con riferimento alla risoluzione Ghirra 7-00146, esprime parere favorevole sul sesto, sul settimo, sul quattordicesimo capoverso e sui capoversi dal ventiduesimo al ventisettesimo della premessa, sul primo impegno del dispositivo a condizione che siano premesse le parole: « compatibilmente con le risorse disponibili a legislazione vigente e nel rispetto degli equilibri di bilancio, a valutare l'opportunità di » e che le parole: « a incrementare ulteriormente, già dal prossimo disegno di legge di bilancio, » siano sostituite dalle seguenti: « ad adeguare », sul secondo impegno del dispositivo a condizione che siano premesse le parole: « compatibilmente con le risorse disponibili a legislazione vigente e nel rispetto degli equilibri di bilancio, a valutare l'opportunità di » e che le parole: « aumentare strutturalmente » siano sostituite dalle seguenti: « ad adeguare », sul terzo impegno del dispositivo, a condizione che sia riformulato nei seguenti termini: « compatibilmente con le risorse disponibili a legislazione vigente e nel rispetto degli equilibri di bilancio, a valutare l'opportunità, laddove necessario, di favorire il pieno utilizzo delle risorse stanziata a legislazione vigente per il rinnovo della flotta degli autobus per il trasporto pubblico locale, garantendo così la riduzione delle emissioni inquinanti e dello *smog* in particolare nelle grandi aree urbane e contribuire agli obiettivi UE del taglio delle emissioni climalteranti del 55 per cento entro il 2030 e al loro azzeramento entro il 2050 », sul quarto impegno del dispositivo a condizione che siano premesse le parole: « compatibilmente con le risorse disponibili a legislazione vigente e nel rispetto degli equilibri di bilancio », sul sesto impegno del dispositivo, a condizione che siano premesse le parole: « compatibilmente con le risorse disponibili a legislazione vigente e nel rispetto degli equilibri di bilancio, a valutare l'opportunità di ». Esprime parere contrario sui restanti ca-

poversi della premessa e sui restanti impegni del dispositivo.

Con riferimento alla risoluzione Iaria 7-00159, esprime parere favorevole sul primo, sul secondo, sul sesto, sul decimo e sull'undicesimo capoverso della premessa, sul primo impegno del dispositivo a condizione che sia riformulato nei seguenti termini: « compatibilmente con le risorse disponibili a legislazione vigente e nel rispetto degli equilibri di bilancio, a sostenere il diritto alla mobilità dei cittadini attraverso un adeguamento del fondo per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale » e sul terzo impegno del dispositivo a condizione che sia riformulato nei seguenti termini: « compatibilmente con le risorse disponibili a legislazione vigente e nel rispetto degli equilibri di bilancio, a valutare l'opportunità, laddove necessario, di favorire il pieno utilizzo delle risorse stanziata a legislazione vigente per il rinnovo della flotta degli autobus per il trasporto pubblico locale,

garantendo così la riduzione delle emissioni inquinanti e dello *smog* in particolare nelle grandi aree urbane e contribuire agli obiettivi UE del taglio delle emissioni climateranti del 55 per cento entro il 2030 e al loro azzeramento entro il 2050 ». Esprime parere contrario sui restanti capoversi della premessa e sui restanti impegni del dispositivo.

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

La seduta termina alle 15.35.

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

Mercoledì 31 gennaio 2024.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.35 alle 15.40.

ALLEGATO 1

Delega al Governo in materia di florovivaismo. C. 1560 Governo e abb.

PARERE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per i profili di competenza, il disegno di legge recante « Delega al Governo in materia di florovivaismo » (C. 1560 Governo e abb.),

esprime

PARERE FAVOREVOLE.

ALLEGATO 2

**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.**

EMENDAMENTI APPROVATI

ART. 8.

Al comma 1, lettera b), dopo il numero 3), aggiungere il seguente:

3-bis) al numero 53-bis), dopo la parola: « ciclisti », sono aggiunte le seguenti: « , conducenti di ciclomotori e di motocicli ».

Conseguentemente, dopo la lettera l), aggiungere la seguente:

m) all'articolo 208, comma 4, lettera c), le parole: « e ciclisti » sono sostituite

dalle seguenti: « , ciclisti e conducenti di ciclomotori e di motocicli ».

* **8.37.** Dara, Marchetti, Pretto, Furgiuele, Tosi.

* **8.38.** *(Nuova formulazione)* Barbagallo, Morassut, Bakkali, Casu, Ghio.

* **8.39.** *(Nuova formulazione)* Pastorella.

* **8.40.** *(Nuova formulazione)* Faraone, Gadda, Pastorella.