

XIV COMMISSIONE PERMANENTE

(Politiche dell'Unione europea)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

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. (Parere alla IX Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	146
ALLEGATO (<i>Parere approvato dalla Commissione</i>)	154

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA:

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica i regolamenti (CE) n. 261/2004, (CE) n. 1107/2006, (UE) n. 1177/2010, (UE) n. 181/2011 e (UE) 2021/782 per quanto riguarda l'applicazione dei diritti dei passeggeri nell'Unione. COM(2023) 753 final (Ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà) (<i>Esame e rinvio</i>) .	150
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	153

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 28 febbraio 2024. — Presidenza del presidente Alessandro GIGLIO VIGNA.

La seduta comincia alle 13.40.

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.

(Parere alla IX Commissione).

(*Esame e conclusione – Parere favorevole*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Grazia DI MAGGIO (FDI), *relatrice*, il disegno di legge all'esame della Commissione, 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 » si compone, a seguito delle modifiche operate nel corso dell'esame in sede referente conclusosi lo scorso 23 febbraio presso la IX Commissione Trasporti della Camera, di 36 articoli.

Il provvedimento contiene misure normative inerenti la sicurezza stradale e una specifica disposizione di delega per la revisione del codice della strada.

I primi articoli riguardano le sanzioni e il potenziamento dei controlli sulle infrazioni. In particolare, l'articolo 1 modifica, in senso restrittivo, le disposizioni in tema di guida in stato di ebbrezza e dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti. Si interviene, in particolare, sugli articoli 186 e 187 del decreto legislativo n. 285 del 1992 (codice della strada); in sede referente, è stato aggiunto l'articolo 1-*bis* che modifica l'articolo 727 del codice penale, che ha introdotto la fattispecie dell'abbandono di animali sulla strada; sono, inoltre, modificati gli articoli 589-*bis* e 590-*bis* nel senso di

prevedere l'aggravante dell'incidente stradale causato da abbandono di animali.

L'articolo 2 reca disposizioni concernenti l'uso del dispositivo alcolock inserendo ulteriori commi all'articolo 125 del citato decreto legislativo n. 285 del 1992.

L'articolo 3, modificato in sede referente, introduce l'istituto della sospensione breve della patente di guida correlata al punteggio nonché l'aggravamento delle sanzioni per condotte lesive della sicurezza stradale.

Tale sanzione si aggiunge alla sottrazione dei punti, di cui all'articolo 126-*bis* del codice della strada (già introdotta nel 2003), dopo la prima decurtazione del punteggio.

La sospensione breve (che può essere da uno a sette giorni o da sette a quindici giorni, a seconda dei punti residui sulla patente dell'automobilista interessato) non è però prevista per tutte le infrazioni per cui è prevista la decurtazione. Da questo punto di vista, in sede referente è stato aggiunto – tra le violazioni che comportano sia la decurtazione sia la sospensione breve – l'uso alla guida dei telefoni cellulari *et similia*.

L'articolo 4 prevede che la frequenza di corsi *extra*-curricolari di educazione stradale organizzati dalle istituzioni scolastiche secondarie di secondo grado, statali e paritarie, e dalle autoscuole dia diritto a 2 punti aggiuntivi.

L'articolo 4-*bis*, inserito in sede referente, istituisce presso la direzione per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), un registro di agenzie telematiche che erogano prestazioni di consulenza automobilistica di cui alla legge n. 264 del 1991. L'iscrizione in tale registro è soggetta a conferma di validità biennale ed è condizione necessaria per il rilascio delle credenziali di accesso ai sistemi informativi automatizzati del MIT.

All'articolo 5 – modificato in sede referente – sono dettate norme sulle limitazioni per i neo-patentati ed è previsto che per i primi tre anni dal conseguimento della patente B non possano essere guidati:

veicoli superiori a 75 chilowatt per tonnellata;

veicoli M1 (anche elettrici o ibridi) superiori a 105 chilowatt per tonnellata.

Ne deriva, pertanto, un innalzamento, rispetto alla normativa attuale, rispettivamente, di 20 e 35 kW/t sul primo anno; viene viceversa introdotta una restrizione per i due anni successivi al primo.

Vengono poi modificati gli articoli 122 del codice della strada (articolo 5-*bis*) e 18, comma 3, del decreto legislativo n. 286 del 2005 (articolo 5-*ter*) in tema di autotrasporto.

L'articolo 6, modificato in sede referente, dispone in materia di accertamento delle violazioni mediante dispositivi automatici (*autovelox* e telecamere), apportando diverse modificazioni al codice della strada.

Viene poi introdotto al medesimo articolo 142 il comma 6-*ter*, 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).

Inoltre, viene modificato l'articolo 193 per porre a carico del proprietario di un veicolo l'onere di verificare che esso sia assicurato anche quando sia nella legittima disponibilità di altri. Viene poi potenziato il sistema di verifica della copertura assicurativa mediante l'incrocio dei dati derivanti dalle sanzioni.

L'articolo 6-*bis*, introdotto in sede referente, disciplina la rilevazione mediante dispositivi automatici della violazione dei limiti di velocità nelle acque di Venezia.

Sempre in sede referente, con l'inserimento dell'articolo 6-*ter*, è introdotta un'ulteriore novella al codice della strada (articolo 80-*bis*) in ordine alle campagne di richiamo dei veicoli delle categorie M, N o O. Viene poi modificato (articolo 6-*quater*) l'articolo 19 della legge n. 870 del 1986, stabilendo per il personale della motorizzazione civile somme precise a compenso delle operazioni previste nei numeri da 1 a 12 (eccetto il numero 2) della tabella 3 allegata alla predetta legge.

All'articolo 7 sono introdotte modifiche in tema di micromobilità elettrica. In estrema sintesi viene stabilito:

l'obbligo del 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.

L'articolo 8 reca una serie di disposizioni inerenti alla circolazione delle biciclette, principalmente mediante la modifica:

di alcune definizioni legislative;

dei poteri dei comuni;

della disciplina del sorpasso.

Con l'articolo 8-*bis*, introdotto in sede referente, viene modificato l'articolo 175 del codice della strada per consentire la circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali (e sulle altre indicate nel comma 1 del predetto articolo 175) ai motocicli di cilindrata non inferiore a 120 centimetri cubici (se a motore termico) o con potenza non inferiore a 6 kW (se a motore elettrico) ove condotti da maggiorenni.

All'articolo 9 sono previste modifiche alle norme di comportamento in prossimità dei passaggi a livello ferroviari.

In sede referente sono stati introdotti gli articoli 9-*bis* e 9-*ter*, l'uno inerente alla facilitazione dell'attraversamento pedonale delle persone con disabilità visiva (mediante novella all'articolo 41, comma 5 del codice della strada); l'altro inerente all'accessibilità in sicurezza delle gallerie ferroviarie.

Gli articoli 10 e 11 apportano diverse modifiche al codice della strada in tema di auto di sicurezza (*safety car*), prescrizioni luminose a contenuto variabile, personale

esposto al traffico e obbligo di tenere la destra.

L'articolo 12 contiene disposizioni volte a contrastare il fenomeno del contromano. In sede referente è stata approvata una modifica dell'articolo 143, comma 12, del codice della strada che prevede la confisca obbligatoria del veicolo qualora un incidente derivante da circolazione contromano porti la morte o la lesione grave di una persona.

Gli articoli 13 e 14 concernono modifiche alle norme inerenti alla sosta dei veicoli, in particolare, recando modificazioni di tipo puntuale ad articoli del codice della strada, con riferimento alla sosta dei veicoli e, principalmente, all'articolo 7, che riguarda la circolazione nei centri abitati. Vengono anche dettate nuove norme in materia di sanzioni per le violazioni della disciplina della sosta e delle zone a traffico limitato.

L'articolo 14-*bis*, inserito in sede referente, modifica l'articolo 6 del codice della strada. In particolare, viene previsto che per gli ambiti di rilevanza culturale paesaggistica o naturalistica tutelati dall'UNESCO possono essere istituite zone a traffico limitato territoriale. Tuttavia, la proposta di istituzione della ZTLT è sottoposta al parere vincolante del prefetto.

Per tali ZTLT viene previsto che l'accesso per gli autorizzati non può essere a titolo oneroso e che le deroghe ai divieti e alle limitazioni di circolazione possono essere gestiti mediante dispositivi installati sui veicoli (tali dispositivi devono essere conformi alle caratteristiche stabilite con decreto interministeriale MIT e interno).

L'articolo 14-*ter*, introdotto in sede referente, prevede una novella alla legge n. 689 del 1981 al cui articolo 27, sesto comma, viene aggiunto un periodo. Vi si stabilisce che la maggiorazione già prevista per tutte le violazioni amministrative di un decimo per ogni semestre di ritardo nel pagamento, per le violazioni del codice della strada, non può mai raggiungere una somma superiore ai tre quinti dell'importo della sanzione.

L'articolo 15, modificando l'articolo 7 del codice della strada, prevede che i co-

muni possano istituire ZTL solo se rientrano nelle tipologie individuate con un decreto interministeriale (MIT, interno e Ministero della cultura) previa intesa in sede di Conferenza unificata.

In sede referente sono stati poi aggiunti gli articoli:

15-*bis* (in tema di circolazione in ambito portuale);

15-*ter* (in ordine alla circolazione delle macchine agricole);

15-*quater* (in tema di locazione senza conducente);

15-*quinquies* (di deroga all'articolo 179 del codice della strada per i veicoli portavalori);

15-*sexies* (in tema di automobili storiche e da collezione).

L'articolo 16 prevede che il provvedimento di limitazione della circolazione nelle isole minori sia adottato dal Presidente della regione territorialmente competente, sentite le prefetture e i comuni interessati, anziché dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, come previsto dalla normativa vigente.

Il nuovo articolo 16-*bis* prevede una modifica dell'articolo 56, comma 4, del codice della strada in materia di rimorchi.

L'articolo 17, prevede sia una delega legislativa sia anche disposizioni di delegificazione.

La delega attiene alla revisione e al riordino della disciplina della motorizzazione e della circolazione stradale. Sono previsti 4 principi di carattere generale e 27 criteri direttivi specifici.

Viene stabilito che il termine per l'esercizio della delega è di 12 mesi ed è previsto comunque il parere delle Commissioni parlamentari competenti, oltre che della Conferenza unificata e del Consiglio di Stato.

L'articolo 18, infine, prevede che il Governo entro 90 giorni dall'entrata in vigore della legge possa aggiornare il decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992

(regolamento di attuazione del codice della strada). Viene altresì prevista la clausola di invarianza finanziaria.

Rileva che, complessivamente, il provvedimento intende rispondere a tali preoccupazioni anzitutto introducendo un ampio pacchetto di modifiche finalizzate a inasprire le sanzioni e a potenziare i controlli sulle infrazioni, con lo scopo di incrementare la forza deterrente della normativa.

Il disegno di legge in esame rafforza la sicurezza stradale intervenendo, tra l'altro, anche in tema di micromobilità elettrica e di circolazione delle biciclette, introducendo modifiche alle norme di comportamento in prossimità dei passaggi a livello ferroviari, prevedendo disposizioni volte a facilitare l'attraversamento pedonale delle persone con disabilità visiva e a migliorare l'accessibilità in sicurezza delle gallerie ferroviarie.

L'intervento legislativo non presenta profili di incompatibilità con il diritto dell'UE ma, al contrario, si colloca con coerenza nell'ambito del quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030, il cui obiettivo strategico a lungo termine è di avvicinarsi all'azzeramento del numero di vittime e di feriti gravi sulle strade dell'Unione entro il 2050, mentre quello a medio termine è di ridurre del 50 per cento il numero di morti e di feriti gravi entro il 2030, conformemente alla dichiarazione di La Valletta sulla sicurezza stradale, adottate dal Consiglio dell'Unione europea nella sessione tenutasi l'8 giugno 2017.

Formula quindi una proposta di parere favorevole (*vedi allegato*).

La Commissione approva la proposta di parere presentata dalla relatrice.

La seduta termina alle 13.45.

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA

Mercoledì 28 febbraio 2024. — Presidenza del presidente Alessandro GIGLIO VIGNA.

La seduta comincia alle 13.45.

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica i regolamenti (CE) n. 261/2004, (CE) n. 1107/2006, (UE) n. 1177/2010, (UE) n. 181/2011 e (UE) 2021/782 per quanto riguarda l'applicazione dei diritti dei passeggeri nell'Unione. COM(2023) 753 final.

(Ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Isabella DE MONTE (IV-C-RE), *relatrice*, segnala che la proposta di regolamento al nostro esame, presentata dalla Commissione europea nello scorso novembre, prospetta la revisione del quadro normativo in materia di applicazione dei diritti dei passeggeri, articolato in cinque regolamenti adottati tra il 2004 e il 2011. Tale revisione è stata lungamente rinviata, anche a causa del contenzioso sorto a seguito della *Brexit*, in particolare per la gestione congiunta dello scalo aeroportuale di Gibilterra.

Ciò con il duplice obiettivo, per un verso, di tutelare più efficacemente i passeggeri in relazione ai loro viaggi in aereo, in treno, via mare, per vie navigabili interne o in autobus e, per altro verso, di incentivare l'uso dei trasporti pubblici.

La proposta non introduce nuovi diritti dei passeggeri ma affronta le carenze nell'attuazione e nell'applicazione dei diritti distinti e complementari riconosciuti dai 5 regolamenti vigenti prima, durante e dopo il viaggio. Tra questi il diritto all'accessibilità e all'assistenza per le persone con disabilità e a mobilità ridotta, il diritto all'informazione prima e nelle varie fasi del viaggio, il diritto all'esecuzione del contratto di trasporto in caso di perturbazione, il diritto al risarcimento in determinate circostanze, il diritto a un sistema rapido e accessibile di trattamento dei reclami.

Le valutazioni condotte dalla Commissione sulla normativa esistente, alcune relazioni della Corte dei conti e diversi sondaggi Eurobarometro convengono infatti nell'evidenziare criticità nella effettiva frui-

zione di tali diritti da parte dei passeggeri i quali nell'UE, per tutti in tipi di trasporto, ammontano complessivamente ad oltre 13 miliardi l'anno.

La prima criticità risiede nella scarsa conoscenza da parte dei viaggiatori della tutela loro offerta dalla normativa europea.

La seconda attiene invece al diritto al rimborso dell'intero costo di un biglietto aereo nel caso in cui il volo non venga effettuato come previsto, questione aggravata nel corso della pandemia da COVID-19, segnatamente con riferimento al diritto a rimborso nel caso in cui l'acquisto del biglietto è stato effettuato tramite un intermediario.

Le richiamate valutazioni hanno anche consentito di accertare che il livello di conformità alle norme UE ed il relativo monitoraggio variano notevolmente da uno Stato membro all'altro e che il numero di reclami presentati agli organismi nazionali è estremamente basso (poche unità per milione di passeggeri nelle diverse modalità di trasporto), probabilmente proprio in ragione della limitata conoscenza che i cittadini europei hanno dei propri diritti quando viaggiano e subiscono un disservizio.

Particolare preoccupazione desta un altro dato evidenziato dalla Commissione: i passeggeri con disabilità e/o a mobilità ridotta non beneficiano pienamente dei loro diritti a causa, da un lato, di carenze nella relativa applicazione da parte di vettori, gestori aeroportuali e delle stazioni, operatori dei terminali portuali, e da parte delle autorità nazionali di applicazione, dall'altro.

Passa successivamente ad illustrare sinteticamente il contenuto della proposta, rinviando per un'analisi più approfondita alla documentazione predisposta dagli uffici. La proposta, in coerenza con l'approccio generale richiamato, non altera la struttura dei cinque regolamenti oggetto di modifica limitandosi ad integrare le norme esistenti con nuove disposizioni esaustive.

Il regolamento sul trasporto aereo è integrato con disposizioni che disciplinano tra l'altro:

il rimborso in caso di prenotazione del biglietto tramite un intermediario;

il miglioramento delle informazioni fornite ai passeggeri in merito ai loro diritti al momento della prenotazione e durante le perturbazioni del viaggio;

norme di qualità del servizio;

l'adozione di un modulo comune per le richieste di rimborso e di compensazione pecuniaria.

Nuove disposizioni specifiche disciplinano il rimborso in caso di prenotazione del biglietto aereo tramite un intermediario con cui si stabilisce che il vettore aereo operativo può effettuare il rimborso dovuto per un viaggio non effettuato tramite il medesimo intermediario entro 7 giorni dalla data in cui il passeggero ha optato per un rimborso. A sua volta l'intermediario rimborsa il passeggero entro altri sette giorni, informando il passeggero e il vettore aereo.

Se il passeggero non riceve il rimborso entro 14 giorni dalla data di opzione per il rimborso, il vettore aereo operativo dovrebbe contattare il passeggero il giorno successivo alla scadenza del termine di 14 giorni al fine di ricevere gli estremi per il pagamento del rimborso, quindi dovrebbe procedere al rimborso entro sette giorni.

Si stabilisce che i vettori aerei e i gestori aeroportuali adottino norme di qualità del servizio.

La Commissione europea dovrebbe adottare un atto di esecuzione per istituire un modulo comune – che dovrebbe essere pubblicato sul proprio sito *web* – per le richieste di compensazione pecuniaria e rimborso, anche in formato accessibile a persone con disabilità e/o a mobilità ridotta. I vettori aerei e gli intermediari dovrebbero fornire informazioni dettagliate sui rimborsi sul loro sito *web* e ad esempio attivare un indirizzo di posta elettronica dedicato a ricevere le richieste di rimborso.

Il regolamento relativo ai diritti delle persone con disabilità e/o a mobilità ridotta è integrato con disposizioni specifiche volte a stabilire che i vettori aerei, i loro agenti o gli operatori turistici facciano in modo che possano viaggiare con un

accompagnatore che viaggi gratuitamente e, ove possibile, sieda loro vicino.

Anche in questo caso si stabilisce che i vettori aerei e i gestori aeroportuali adottino norme di qualità del servizio e che gli organismi nazionali responsabili dell'applicazione dei diritti dei passeggeri, elaborino un programma di monitoraggio del rispetto degli obblighi stabiliti dal regolamento da parte di vettori aerei, gestori aeroportuali e operatori turistici.

Il regolamento relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano per vie navigabili è integrato con nuove disposizioni applicabili ai casi di cancellazione o ritardo di un servizio passeggeri o di una crociera. In tale evenienza le norme proposte prevedono che il vettore o l'operatore del terminale informino quanto prima – e comunque non oltre 30 minuti dopo l'orario di partenza previsto – i passeggeri in partenza dai terminali portuali o dai porti, della situazione e dei diritti loro spettanti, così come dell'orario di partenza e dell'orario di arrivo previsti.

Anche per questo regolamento è previsto il conferimento alla Commissione europea del potere di istituire con un atto di esecuzione un modulo comune per le richieste di rimborso e compensazione economica.

È altresì previsto che i vettori stabiliscano norme di qualità del servizio e applichino un sistema di gestione della qualità.

Il regolamento relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus è integrato, come i precedenti, con disposizioni per l'adozione di un modulo comune per le richieste di rimborso e risarcimento. In caso di cancellazione o ritardo, la proposta prevede che l'ente di gestione della stazione informi i passeggeri in partenza quanto prima, e comunque non oltre 30 minuti dopo l'ora di partenza prevista in merito alla situazione e ai diritti loro spettanti e comunichi non appena disponibile l'ora di partenza prevista.

Vettori ed enti gestori delle stazioni dovrebbero provvedere affinché i passeggeri ricevano:

informazioni adeguate e comprensibili in merito ai loro diritti e obblighi;

i dati necessari per contattare i vettori o gli enti di gestione delle stazioni;

i dati necessari per contattare l'organismo o gli organismi nazionali designati dagli Stati membri e responsabili dell'applicazione del regolamento.

Tali informazioni dovrebbero essere fornite in formato elettronico, alle stazioni o su internet ed in formato accessibile qualora lo richieda una persona con disabilità o a mobilità ridotta.

Infine, il regolamento relativo al trasporto ferroviario è integrato con norme sui mezzi di comunicazione con i passeggeri, sul monitoraggio del rispetto dei diritti dei passeggeri e cooperazione tra gli Stati membri e la Commissione. In particolare, è previsto (nuovo articolo 30-*bis*) che nel caso di informazioni rese ai passeggeri mediante mezzi di comunicazione elettronici, le imprese ferroviarie, i gestori delle stazioni, i venditori di biglietti e i *tour operator* debbano provvedere affinché il passeggero possa conservare tutta la corrispondenza scritta, comprese la data e l'ora di tale corrispondenza, su un supporto durevole.

Gli allegati del regolamento recano specifiche dettagliate relative alle norme di qualità del servizio – riferite a ritardi, cancellazioni, reclami, il loro trattamento ed esito, risarcimenti – in tutti i modi di trasporto, ad eccezione del trasporto ferroviario.

Venendo alla verifica del rispetto dei principi in materia di competenze dell'UE, rileva che la base giuridica della proposta di regolamento è individuata correttamente negli articoli 91, paragrafo 1, e 100, paragrafo 2, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, rispettivamente a fondamento della legislazione relativa a una politica comune dei trasporti e delle dispo-

sizioni per la navigazione marittima. Sulla prima disposizione sono basati anche i vigenti regolamenti sui diritti dei passeggeri oggetto di modifica.

Con riferimento alla conformità con il principio di sussidiarietà, che costituisce l'oggetto principale del nostro esame, la Commissione europea definisce la propria iniziativa necessaria, in ragione del fatto che nel mercato unico, che è per definizione transnazionale, numerosi vettori (compagnie aeree, imprese ferroviarie, di trasporto marittimo, e compagnie di autobus) forniscono i loro servizi in diversi Stati membri e persino oltre i confini dell'Unione. L'armonizzazione delle norme in materia di diritti dei passeggeri dovrebbe quindi garantire parità di condizioni a tutti gli attori coinvolti nella fornitura di servizi di trasporto – vettori, gestori dell'infrastruttura e intermediari – la cui attività ha di frequente una dimensione transfrontaliera.

Con particolare riguardo alle disposizioni sul rimborso da parte degli intermediari, nella valutazione d'impatto che accompagna la proposta si sottolinea che il mercato dei viaggi aerei nell'UE è essenzialmente transfrontaliero e alcuni dei maggiori intermediari sono operatori internazionali.

Ad avviso della Commissione iniziative nazionali potrebbero produrre distorsioni del mercato interno ed impedire ai passeggeri di far valere i propri diritti e beneficiare della medesima protezione indipendentemente dallo Stato dell'Ue in cui viaggiano.

In conclusione, soltanto misure adottate a livello europeo renderebbero più efficaci i diritti esistenti promuovendone il pieno rispetto da parte degli operatori – che non sempre applicano in modo conforme le norme vigenti – e garantirebbero ai passeggeri la migliore protezione possibile. A questo riguardo la Commissione osserva anche che prima della adozione dei diritti vigenti, la tutela dei passeggeri era alquanto debole.

Con riguardo al principio di proporzionalità, la Commissione osserva che le norme proposte si limitano a quanto necessario per garantire il corretto funzionamento del

mercato unico nei trasporti nonché un livello elevato di protezione dei consumatori per i passeggeri. La Commissione ritiene proporzionate anche le disposizioni proposte per migliorare le procedure di rimborso in caso di biglietti prenotati tramite un intermediario.

Va sottolineato in questo ambito, a titolo di esempio, che le piccole e medie imprese rappresentano il 95 per cento degli intermediari del settore aereo, l'85 per cento degli operatori di autobus e il 99 per cento degli operatori di trasporto di passeggeri per vie navigabili. E che la Commissione europea stima che le regole in materia di rimborso si applicano potenzialmente a circa 450 milioni di passeggeri europei ogni anno.

In ragione della rilevanza della proposta, che investe un larghissimo bacino potenziale di passeggeri ed imprese, ritiene sia opportuno un maggiore approfondimento attraverso un breve ciclo di audi-

zioni di rappresentanti del Governo e di categorie interessate, nel rispetto del termine per il controllo di sussidiarietà che scade il 14 marzo 2024.

Questo approfondimento è tanto più necessario, tenuto anche conto del fatto che sulla proposta non è pervenuta la relazione del Governo ai sensi dell'articolo 6 della legge n. 234 del 2012.

Alessandro GIGLIO VIGNA, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 13.50.

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

Mercoledì 28 febbraio 2024.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 13.50 alle 14.05.

ALLEGATO

**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.**

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La XIV Commissione,

esaminato, per i profili di competenza, il disegno di legge in titolo, inteso ad introdurre misure per la sicurezza stradale e a conferire delega al Governo per la revisione del codice della strada, come risultante dagli emendamenti approvati in sede referente (C. 1435 Governo e abb.);

preso atto della necessità dell'intervento normativo in questione, ravvisata in ragione della persistenza nel nostro Paese di livelli troppo elevati di incidentalità;

constatato che le principali cause di incidente stradale sono riconducibili alla distrazione, al mancato rispetto della precedenza e a velocità troppo elevata, e che la guida in stato di ebbrezza o in stato di alterazione per l'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope rappresenta uno dei comportamenti più pericolosi, come riscontrato dai più recenti fatti di cronaca che vedono coinvolti sempre più giovani in incidenti stradali ove si registrano le predette alterazioni;

rilevato che il provvedimento in questione intende rispondere a tali preoccupazioni anzitutto introducendo un ampio pacchetto di modifiche finalizzate a inasprire le sanzioni e a potenziare i controlli sulle

infrazioni, con lo scopo di incrementare la forza deterrente della normativa;

atteso che il disegno di legge in esame intende rafforzare la sicurezza stradale intervenendo, tra l'altro, anche in tema di micromobilità elettrica e di circolazione delle biciclette, introducendo modifiche alle norme di comportamento in prossimità dei passaggi a livello ferroviari, prevedendo disposizioni volte a facilitare l'attraversamento pedonale delle persone con disabilità visiva e a migliorare l'accessibilità in sicurezza delle gallerie ferroviarie;

evidenziato che il provvedimento non presenta profili d'incompatibilità con il diritto dell'UE e si colloca con coerenza nell'ambito del quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030, il cui obiettivo strategico a lungo termine è di avvicinarsi all'azzeramento del numero di vittime e di feriti gravi sulle strade dell'Unione entro il 2050, mentre quello a medio termine è di ridurre del 50 per cento il numero di morti e di feriti gravi entro il 2030, conformemente alla dichiarazione di La Valletta sulla sicurezza stradale, adottate dal Consiglio dell'Unione europea nella sessione tenutasi l'8 giugno 2017,

esprime

PARERE FAVOREVOLE.