

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

##### 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. 41 Brambilla, C. 96 Gusmeroli, C. 195 Comaroli, C. 411 Vinci, C. 412 Vinci, C. 526 Berruto, C. 529 Mulè, C. 578 De Luca, C. 634 Consiglio regionale della Lombardia, C. 684 Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, C. 686 Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, C. 697 Carè, C. 718 Santillo, C. 865 Consiglio regionale del Veneto, C. 874 Consiglio regionale del Veneto, C. 892 Iaria, C. 985 Rosato, C. 1030 Mascaretti, C. 1218 Consiglio regionale della Puglia, C. 1258 Deidda, C. 1265 Morassut, C. 1398 Cherchi, C. 1413 Consiglio regionale del Veneto e C. 1435 Governo ( <i>Esame e rinvio</i> ) .....	233
---	-----

##### SEDE CONSULTIVA:

Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2022-2023. Emendamenti C. 1342 Governo (Parere alla XIV Commissione) ( <i>Esame e conclusione – Parere su emendamenti</i> ) .	243
ALLEGATO 1 ( <i>Emendamenti trasmessi dalla XIV Commissione</i> ) .....	248
ALLEGATO 2 ( <i>Proposta di parere del relatore</i> ) .....	252
ALLEGATO 3 ( <i>Parere approvato</i> ) .....	253

##### ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante modifiche al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, in materia di semplificazione del procedimento di autorizzazione alla circolazione di prova dei veicoli. Atto n. 84 ( <i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole</i> ) .....	246
ALLEGATO 4 ( <i>Parere approvato</i> ) .....	254

##### SEDE CONSULTIVA:

DL 133/2023: Disposizioni urgenti in materia di immigrazione e protezione internazionale, nonché per il supporto alle politiche di sicurezza e la funzionalità del Ministero dell'interno. C. 1458 Governo (Parere alla I Commissione) ( <i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con osservazione</i> ) .....	246
ALLEGATO 5 ( <i>Parere approvato</i> ) .....	255

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	247
---	-----

##### SEDE REFERENTE

Mercoledì 25 ottobre 2023. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA. — Inter-

viene il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti Galeazzo Bignami.

**La seduta comincia alle 14.**

**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. 41 Brambilla, C. 96 Gusmeroli, C. 195 Comaroli, C. 411 Vinci, C. 412 Vinci, C. 526 Berruto, C. 529 Mulè, C. 578 De Luca, C. 634 Consiglio regionale della Lombardia, C. 684 Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, C. 686 Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, C. 697 Carè, C. 718 Santillo, C. 865 Consiglio regionale del Veneto, C. 874 Consiglio regionale del Veneto, C. 892 Iaria, C. 985 Rosato, C. 1030 Mascaretti, C. 1218 Consiglio regionale della Puglia, C. 1258 Deidda, C. 1265 Morassut, C. 1398 Cherchi, C. 1413 Consiglio regionale del Veneto e C. 1435 Governo.**

*(Esame e rinvio).*

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

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

Comunica altresì che, in considerazione dell'identità della materia, sono state abbinate anche le proposte di legge Berruto C. 526, Santillo C. 697 e Iaria C. 892, il cui esame era stato già avviato dalla Commissione e sulle quali si era svolto un ciclo di audizioni.

Andrea CAROPPO (FI-PPE), *relatore*, fa presente che il disegno di legge C.1435, recante modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada), il Governo italiano propone al Parlamento un testo assai corposo, relativo a diversi aspetti della disciplina della circolazione stradale, il cui *corpus* centrale resta compreso nel citato codice della strada.

Quest'ultimo, dunque, viene interessato da una nuova cospicua serie di modificazioni con la tecnica della novella, come già era accaduto diverse volte in precedenza e da ultimo con il decreto-legge n. 121 del 2021 (convertito nella legge n. 156 del 2021). Anche in questo caso, la nuova disciplina si

presenta complessa e densa di profili ad alto tasso tecnico.

La necessità dell'intervento normativo è stata ravvisata in ragione della persistenza nel nostro Paese di livelli troppo elevati di incidentalità. La Relazione illustrativa al disegno di legge evidenzia che nel 2021 – sul 2020, che va peraltro ricordato essere anno di pandemia – vi è stato un aumento degli incidenti del 28,4 per cento e dei morti del 20 per cento. L'aumento dei sinistri si è esteso anche alla nuova forma di trasporto costituita dai veicoli di micro-mobilità elettrica.

Tali aspetti critici erano tornati all'attenzione della IX Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera dei deputati nella XVIII legislatura, in occasione dell'esame dell'atto del Governo 323 (Piano per la sicurezza stradale 2030), in ordine al quale, nella seduta del 10 dicembre 2021, la stessa Commissione aveva approvato all'unanimità un parere favorevole con osservazioni.

La citata Relazione illustrativa di accompagnamento al provvedimento dà atto che «le principali cause di incidente stradale rimangono distrazione, mancato rispetto della precedenza e velocità troppo elevata (pari al 39,7 per cento dei casi)»; vi si afferma altresì che «la guida in stato di ebbrezza o in stato di alterazione per l'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope è considerato 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. [...] Su un totale di 52.459 incidenti con lesioni osservati da carabinieri e polizia stradale, sono stati 5.085 quelli con almeno uno dei conducenti dei veicoli coinvolti in stato di ebbrezza e 1.676 quelli per i quali si è rilevato l'effetto di stupefacenti. Il 9,7 per cento e il 3,2 per cento degli incidenti è correlato quindi ad alcool e droga, proporzioni in aumento rispetto al 2020 per lo stato di ebbrezza alla guida (9,2 per cento) e in lieve diminuzione per la droga (3,5 per cento)». Del resto, queste preoccupazioni – secondo la citata Relazione – sono confermate dai dati delle polizie municipali o

locali, infine, da cui « risulta che il 36 per cento delle sanzioni per guida in stato di ebbrezza e il 57 per cento di quelle per guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti sono state elevate in occasione di incidente stradale ».

Il disegno di legge risponde a tali preoccupazioni con un ampio pacchetto di modifiche che ruota, anzitutto, attorno agli articoli 186 e 187 del codice della strada, relativi alla guida in stato di ebbrezza e all'assunzione di sostanze stupefacenti, configurando una struttura di prevenzione e di sanzioni assai articolata, la quale include anche una novella agli articoli 589-*bis* e 590-*bis* del codice penale (rispettivamente omicidio stradale e lesioni stradali) volta a coordinare tali disposizioni con il nuovo testo del codice della strada (in particolare, eliminando il problema del nesso di causalità tra assunzione dello stupefacente da parte del guidatore ed effettivo stato di alterazione psico-fisica).

Sempre con lo scopo di incrementare la forza deterrente della normativa, viene rivisitato il sistema della « patente a punti », introdotto nel codice della strada con il decreto-legge n. 151 del 2003. Nel nuovo regime proposto, dopo la prima decurtazione dei punti, non segue più soltanto l'ulteriore decurtazione del punteggio residuo ma viene irrogata la sanzione della c.d. sospensione breve della patente. Nel contesto della nostra discussione, credo che avremo modo di precisare che si tratta di un regime che dovrà valere d'ora innanzi e non potrà tenere conto – in certo qual modo retroattivamente – delle decurtazioni del punteggio già subite.

La riforma proposta interessa poi gli aspetti della formazione dei guidatori, della gradualità dell'abilitazione alla guida delle vetture e delle cilindrata maggiori e dell'accertamento delle violazioni con strumenti da remoto (il tema detto comunemente *autovelox*).

Poi ancora, e salvo altre, il testo trasmesso concerne le tematiche: *a*) dei veicoli di micro-mobilità elettrica, con modifiche alla disciplina introdotta nella legge di bilancio per il 2020; *b*) della circolazione delle biciclette, con modifiche volte a mi-

gliorarne la sicurezza; *c*) della sosta in città, con ulteriori modifiche all'articolo 7 del codice della strada, dopo quelle già introdotte nel 2021.

A chiusura del provvedimento, il disegno di legge comprende un'ampia delega legislativa per il riordino complessivo della materia, unita all'autorizzazione a emanare successivamente regolamenti di delegificazione.

Si espone qui sinteticamente il contenuto degli articoli, salvo sempre il rinvio alla documentazione predisposta dagli uffici, nella quale si potranno trovare tutti i dettagliati ragguagli tecnici e normativi. In essa è riportato anche un testo a fronte dal quale emerge graficamente la portata delle novelle legislative apportate dal disegno di legge.

L'articolo 1 contiene modifiche a tre aspetti.

Anzitutto, viene modificato l'articolo 186 del codice della strada, in materia di guida in stato di ebbrezza. L'aspetto principale è la norma sui codici unionali, vale a dire quelle segnalazioni riferite a quanti siano stati già multati per guida in stato di ebbrezza e sulla patente dei quali il prefetto può apporre i codici che consentono di circolare solo se non si abbia bevuto affatto e se la vettura abbia montato l'*alcolock*, cioè il dispositivo funzionante che impedisce alla macchina di avviarsi se viene rilevato l'alcol nel fiato.

Viene poi modificato l'articolo 187, in tema di assunzione di stupefacenti. Qui la fattispecie vietata viene cambiata: non c'è più bisogno che il guidatore sia in stato di alterazione psico-fisica per l'assunzione della droga ma è sufficiente il rapporto cronologico, vale a dire che egli si sia messo alla guida dopo avere assunto la sostanza vietata.

Conseguentemente, all'articolo 1, comma 2, vengono anche riformulate le fattispecie aggravate di omicidio stradale e di lesioni gravi stradali. Da questo punto di vista, preannuncia che verrà presentato un emendamento di coordinamento con la legge n. 138 del 2023 sull'omicidio nautico che non era ancora legge quando il disegno di legge del Governo è stato presentato.

All'articolo 2 è disciplinata espressamente la materia dei codici unionali.

All'articolo 3, come anticipato, è aggiunto al codice della strada un nuovo articolo 218-ter (rubricato « Sospensione della patente in relazione al punteggio »), il quale introduce la sanzione accessoria della sospensione breve della patente di guida, ridisegnando il sistema della penalizzazione.

Come è noto, l'articolo 126-bis del codice della strada – introdotto dal decreto-legge n. 151 del 2003 – prevede che ciascun titolare abbia come « patrimonio » sulla patente 20 punti. Le violazioni elencate in un'apposita tabella allegata al codice della strada comportano la progressiva decurtazione di tale punteggio, in aggiunta alla prevista sanzione amministrativa pecuniaria, salvo il reintegro del montante dei punti in caso di assenza di recidive nel biennio e l'acquisizione di nuovi punti in caso di frequenza di appositi corsi (articolo 126-bis, commi 4 e 5).

Il nuovo articolo 218-ter, senza modificare l'articolo 126-bis, prevede che dopo la prima decurtazione (vale a dire per i conducenti la cui patente risulti avere un patrimonio inferiore a venti punti) non solo v'è l'ulteriore decurtazione e il pagamento della sanzione pecuniaria, ma interviene la sospensione breve della patente.

Tuttavia, questo meccanismo aggiuntivo scatta solo in presenza di una serie enumerata e tassativa di infrazioni già sanzionate con la decurtazione secondo la tabella allegata all'articolo 126-bis.

Il comma 2 dell'articolo 3 modifica, inasprendole, le sanzioni previste agli articoli: a) 142, comma 8, attinente a chi supera di oltre 10 km/h e di non oltre 40 km/h i limiti massimi di velocità; b) 173, comma 3-bis, relativamente a chi fa uso durante la marcia di apparecchi radiotelefonici, *smartphone*, *computer* portatili, *notebook*, *tablet* e dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante ovvero fa uso di cuffie sonore.

Negli articoli 1, 2 e 3 vi sono alcune questioni che potranno essere risolte in sede emendativa. Si tratta di adeguamenti

testuali che non hanno a che fare con le scelte legislative di fondo ma solo con la chiarezza del dettato normativo. Per esempio, si potrà valutare l'opportunità di riconsiderare la griglia sanzionatoria della sospensione breve per quanti conseguono la patente all'estero, dal momento che – dal dato testuale del disegno di legge e contrariamente a quanto avviene per le patenti italiane – pare che il conducente meno meritevole (che abbia cioè un patrimonio residuo di punti inferiore) subisca una sospensione di durata più breve e viceversa.

L'articolo 4 inerisce all'educazione stradale e prevede che la partecipazione a corsi extracurricolari organizzati dalle scuole secondarie di secondo grado statali e paritarie determina l'attribuzione, all'atto del rilascio della patente, di un credito di 2 punti ai sensi dell'articolo 126-bis.

L'articolo 5, a sua volta, stabilisce che i neo-patentati non possano guidare macchine di cilindrata superiore se non dopo 3 anni dal conseguimento della patente, in luogo dell'anno attualmente vigente; tuttavia il disegno di legge specifica che la disposizione non è retroattiva, di talché coloro che già hanno la patente devono aspettare solo un anno.

L'articolo 6 è la disposizione che porta modifiche sia ai varchi cittadini per le zone a traffico limitato sia agli *autovelox*.

In estrema sintesi, in ordine ai varchi è previsto che nel caso di divieti e limitazioni variabili nel tempo, la telecamera può essere attivata solo nel caso di regolare circolazione all'interno degli ambiti controllati e in ogni caso deve essere disattivata qualora eventi eccezionali e straordinari determinino l'involontaria permanenza dei veicoli all'interno dei predetti ambiti a causa di imprevedibili rallentamenti dei flussi di traffico. Nel caso di controllo del tempo di permanenza si applica una tolleranza pari al 10 per cento del tempo di permanenza consentito.

In ordine all'*autovelox*, si prevede che la contestazione immediata non è necessaria e agli interessati sono notificati gli estremi della violazione quando questa è commessa sulle autostrade e sulle strade extraurbane

principali, in corrispondenza di imbocchi di gallerie, svincoli, interruzioni dello spartitraffico, stazioni di esazione del pedaggio; le violazioni sono accertate dagli organi di polizia stradale attraverso la semplice visione delle immagini riprese dagli impianti di videosorveglianza che sono installati sulle strade stesse. In tali casi, l'accertamento deve essere effettuato direttamente nel momento in cui la violazione viene ripresa dagli impianti di videosorveglianza e deve prevedere l'acquisizione e conservazione di un filmato avente data ed orario certificato in modo contestuale dall'operatore di polizia oppure deve risultare dalla visione delle registrazioni effettuate nelle 24 ore precedenti al momento dell'accertamento.

L'articolo 7 introduce nuove disposizioni sui monopattini e sui dispositivi di micromobilità elettrica similari. Le principali novità introdotte sono: *a)* il contrassegno per tutti i monopattini; *b)* l'obbligo del casco per tutti i conducenti di monopattini; *c)* il divieto di uscire dai centri urbani; *d)* l'assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile.

Elena MACCANTI (LEGA), *relatrice*, premette che il Titolo II affronta il tema della micromobilità: può essere un'occasione importante per sistematizzare alcuni interventi legislativi introdotti nella precedente legislatura in modo frammentario, tanto da provocare un richiamo del Capo dello Stato.

Fa presente che l'articolo 8 reca una serie di disposizioni inerenti alla circolazione delle biciclette, principalmente mediante la modifica: *a)* di alcune definizioni legislative; *b)* dei poteri dei comuni; *c)* della disciplina del sorpasso.

A quest'ultimo riguardo, all'articolo 148 del codice della strada, il comma 9-*bis* è modificato nel senso che il sorpasso delle biciclette da parte dei veicoli a motore deve essere effettuato con adeguato distanziamento laterale in funzione della velocità reciproca e dell'ingombro del veicolo a motore, per tener conto della ridotta stabilità dei velocipedi, mantenendo, ove le condizioni della strada lo consentano, la distanza di sicurezza di almeno 1,5 metri. Chiunque viola queste disposizioni è soggetto alle sanzioni amministrative. La men-

zione indicativa del metro e mezzo appare tratta anche dalle proposte il cui esame abbiamo già incardinato dei colleghi Beruto, Santillo e Iaria.

L'articolo 9 modifica la disciplina del comportamento in prossimità dei passaggi a livello.

L'articolo 10, in materia di modifica di norme di comportamento a tutela delle persone esposte al traffico, novella la disciplina del codice della strada. In particolare, l'articolo introduce quale misura di regolazione della circolazione stradale, un nuovo sistema di rallentamento del flusso veicolare (cosiddetta *safety car*). L'articolo dispone altresì il divieto di superamento, in determinati casi, dei veicoli di Polizia e di soggetti autorizzati preposti a garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione sotto pena di sanzioni amministrative.

La protezione degli operatori stradali è prevista come ulteriore fattispecie giustificatrice tra quelle che permettono agli organi di polizia stradale, ai sensi dell'articolo 12 del codice della strada e ai soggetti autorizzati, di fermare o rallentare la circolazione stradale.

È poi autorizzato l'uso di veicoli appartenenti agli organi di polizia stradale indicati nell'articolo 12, commi 1, 2 e 3, così come dei soggetti che hanno ottenuto l'abilitazione come definito nel comma 3-*bis* dello stesso articolo 12. Questi veicoli, al fine di prevenire situazioni pericolose causate dalla presenza di persone sulla strada, dall'installazione o rimozione di segnaletica per cantieri, da incidenti o da altri eventi imprevisti, possono essere impiegati per regolare il traffico su strade con corsie indipendenti o separate da spartitraffico.

L'articolo 11 inserisce all'articolo 41 del codice della strada (che disciplina i segnali luminosi) i commi 19-*bis*, 19-*ter* e 19-*quater*. Il comma 19-*bis*, ai fini dell'applicazione delle sanzioni amministrative previste dal codice della strada, detta prescrizioni per assicurare il regolare funzionamento dei segnali luminosi di pericolo e di prescrizione nonché dei segnali a messaggio variabile. Il comma 19-*ter* stabilisce la funzionalizzazione dei segnali a messaggio variabile citati allo scopo di fornire indi-

cazioni di pericolo o di prescrizione, nonché ulteriori informazioni utili alla guida. In particolare, si introducono disposizioni finalizzate a precisare le modalità di funzionamento dei segnali luminosi di pericolo e di prescrizione e dei segnali a messaggio variabile al fine di consentire l'individuazione dell'arco temporale di riferimento dell'attivazione dei pannelli per l'accertamento delle violazioni stradali. Sul punto si precisa che tale funzionalità necessita esclusivamente di una diversa modalità di registro e archivio delle operazioni di accensione, spegnimento o di modifica del contenuto del messaggio cui le amministrazioni interessate provvedono nell'ambito delle proprie risorse di bilancio o, qualora si tratti di società, nell'ambito del contratto di servizio. A fronte di ciò, dalla data di entrata in vigore della disposizione sarà, pertanto, possibile sanzionare i comportamenti posti in essere in violazione dei predetti messaggi.

L'articolo 12, comma 1, dispone che, al fine di contrastare il fenomeno del contromano (la cui principale causa è individuata in un'errata interpretazione della segnaletica), entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti adotta un decreto che definisca le caratteristiche, le modalità e i tempi di attuazione della segnaletica obbligatoria da installare nelle strade a doppia carreggiata, nei punti di possibile imbocco in contromano.

Il comma 2 aggiunge un secondo periodo all'articolo 176, comma 9, del Codice della strada, il quale prevede che nei tratti autostradali nei quali vige il divieto di sorpasso, i conducenti per cui vale il predetto divieto debbano impegnare unicamente la corsia più vicina al margine destro della carreggiata, a prescindere dal numero di corsie di cui la stessa si compone.

Il comma 3, infine, apporta modifiche all'articolo 20 del codice della strada, per introdurre l'ipotesi del « pregiudizio della sicurezza stradale » fra le condizioni che possono comportare il diniego del rilascio dell'autorizzazione per l'occupazione della sede stradale nelle zone di rilevanza storico-ambientale.

L'articolo 13 reca diverse modificazioni di tipo puntuale ad articoli del codice della strada, con riferimento alla sosta dei veicoli e principalmente all'articolo 7, che inerisce alla circolazione nei centri abitati.

Ricorda in proposito che nella scorsa legislatura era stata introdotta, grazie al lavoro della Commissione, la gratuità della sosta dei disabili negli stalli blu, provvedimento di cui si dichiara orgogliosa. Nel provvedimento in esame, aggiunge, si riconosce la gratuità della sosta per i disabili senza condizioni: si esclude cioè la necessità che essa sia subordinata all'indisponibilità degli stalli loro riservati. Fa presente che nessun disabile potrebbe essere mai sanzionato in caso di disponibilità di stalli, perché essi potrebbero essersi liberati successivamente.

L'articolo 14 modifica l'articolo 7 del codice della strada, relativo alle sanzioni per le violazioni alla disciplina della sosta nei centri abitati, fissando un tetto massimo nel caso di reiterazione della violazione. Si rimodulano inoltre le sanzioni per le violazioni della limitazione della circolazione in zone a traffico limitato e nelle aree di parcheggio, nel caso di insufficiente pagamento della somma prevista e si disciplinano le modalità di recupero delle tariffe non corrisposte.

L'articolo 14 inasprisce, inoltre, le sanzioni pecuniarie e accessorie previste per le fattispecie di sosta e fermata vietate dall'articolo 158 del medesimo codice negli spazi riservati alla fermata o alla sosta dei veicoli per persone invalide e negli spazi o nelle corsie riservati allo stazionamento e alla fermata degli autobus e dei mezzi TPL.

Quanto all'articolo 15, in particolare, il comma 1 dispone modifiche – ancora una volta – al comma 1, dell'articolo 7 del codice, prevedendo che, mediante ordinanza del sindaco, i comuni possano adottare misure per limitare i livelli di sostanze inquinanti nell'aria anche al fine di tutelare il patrimonio culturale e paesaggistico. I provvedimenti in questione dovranno attenersi ai criteri di proporzionalità ed adeguatezza, tenendo al contempo in considerazione le esigenze di mobilità. I comuni legittimati a emanare tali ordinanze sa-

ranno individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare di concerto con il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica e con il Ministero della cultura, previa intesa in sede di Conferenza unificata. Il comma 1 incide, del pari, sul comma 10, introducendo il comma 10-*bis*, secondo cui, in deroga a quanto previsto nel comma 10, i comuni possono, in casi di urgenza, comunicare l'entrata in vigore del divieto o delle limitazioni alla circolazione con almeno 24 ore di preavviso.

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.

L'articolo 17 reca disposizioni di delega e di delegificazione. Nello specifico esso reca: *a)* nei commi da 1 a 3, un'ampia delega al Governo, da esercitare entro dodici mesi, per l'emanazione di decreti legislativi di riordino della legislazione in materia di motorizzazione e di circolazione di cui al codice della strada, secondo principi e criteri direttivi specifici indicati al comma 3; *b)* al comma 4, l'autorizzazione all'emanazione, entro un anno dalla data di entrata in vigore dei decreti legislativi, di regolamenti di delegificazione sulla disciplina di alcune materie, tra cui il trasporto eccezionale, i limiti di massa e sagoma dei veicoli, l'aggiornamento della segnaletica stradale e la disciplina tecnica di classificazione, costruzione e tutela delle strade, delle fasce di rispetto, degli accessi e diramazioni, della pubblicità e di occupazione del suolo stradale.

L'articolo 18 assegna al Governo il compito di provvedere, nel termine di novanta giorni dall'entrata in vigore della legge e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, all'aggiornamento del Regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada.

Si sofferma, a questo punto, sui progetti di legge abbinati al disegno di legge n. 1435, organizzandoli per materia.

In relazione ai veicoli a trazione animale, la proposta di legge C. 41, a firma dell'onorevole Brambilla – recante modifiche al codice della strada e alla legge 15 gennaio 1992, n. 21, concernenti l'abolizione del servizio di piazza con veicoli a trazione animale – abroga l'articolo 70 del codice della strada, che disciplina il servizio di piazza con veicoli a trazione animale o con slitte; dispone che i regolamenti comunali in vigore siano resi conformi alle nuove disposizioni entro un anno dalla data della loro entrata in vigore e che gli stessi possano prevedere la conversione delle licenze già rilasciate in licenze per carrozze a trazione elettrica; affida al Ministro della salute il compito di stabilire i criteri per la dismissione e la collocazione degli animali, finora utilizzati per la trazione di veicoli adibiti al servizio di piazza, in strutture espressamente individuate avvalendosi della consulenza di un esperto in etologia equestre e di due rappresentanti delle associazioni di protezione animale riconosciute dal Ministero della salute.

La proposta di legge C. 1398, a firma dell'onorevole Cherchi – recante modifica dell'articolo 70 del codice della strada e altre disposizioni concernenti l'abolizione del servizio di piazza con veicoli a trazione animale – è volta ad abolire l'uso dei veicoli a trazione animale quale servizio di piazza a fini turistici; dispone la tutela degli animali dimessi dal servizio, stabilendo che quest'ultimi non potranno essere destinati alla macellazione e demandando ad un decreto del Ministro della salute, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, la definizione dei criteri e delle modalità per l'affidamento provvisorio degli animali presso le associazioni o gli enti per la protezione degli animali riconosciute dal Ministero della salute.

In relazione alla repressione del consumo di alcolici da parte dei conducenti: la proposta di legge C. 529, a firma dell'onorevole Mulè – recante introduzione dell'articolo 72-*bis* e modifiche all'articolo 186 del codice della strada, concernenti l'installazione di dispositivi per la misurazione del tasso alcolemico del conducente sui veicoli a motore di nuova costruzione – prevede

l'obbligo per tutti i veicoli di nuova costruzione di essere equipaggiati con un dispositivo che consenta di effettuare la misurazione del tasso alcolemico, su base volontaria, ai fini dell'accensione del motore, non producendo comunque il responso del test effettuato alcuna forma di interdizione sull'avviamento del veicolo.

La proposta di legge C. 684, d'iniziativa del Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro – recante modifiche agli articoli 125 e 186 del codice della strada concernenti un dispositivo di blocco da installare sui veicoli in uso ai soggetti condannati per guida in stato di ebbrezza – introduce un'ulteriore limitazione all'utilizzo di veicoli a motore da parte di soggetti che siano stati condannati per il reato di guida in stato di ebbrezza, prevedendo l'installazione sui veicoli da questi utilizzati di un dispositivo che impedisca l'avvio del motore qualora rilevi un tasso alcolemico superiore a zero.

In relazione alla disciplina di biciclette, velocipedi a pedalata assistita e monopattini: la proposta di legge C. 96, a firma dell'onorevole Gusmeroli ed altri – recante modifica all'articolo 182 del codice della strada in materia di obbligo dell'uso del casco protettivo da parte dei ciclisti fino al quattordicesimo anno di età – prevede che durante la marcia, ai ciclisti fino al quattordicesimo anno di età, sia fatto obbligo di indossare e di tenere regolarmente allacciato un casco protettivo conforme ai tipi omologati; prevede inoltre che, in caso di violazione dell'obbligo, si applichi la sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma da euro 80 a euro 323.

La proposta di legge C. 634, d'iniziativa del Consiglio Regionale della Lombardia – recante modifiche alla legge di bilancio 2020 in materia di monopattini – prevede, oltre alla sospensione dell'autorizzazione alla conduzione del mezzo e alla confisca di quest'ultimo, una sanzione amministrativa pecuniaria per gli utilizzatori di monopattini non contrassegnati dal marchio « CE », introduce l'obbligo della copertura assicurativa per responsabilità civile verso terzi per la circolazione stradale (con pre-

visione di sanzioni amministrative), estende a tutti i conducenti (anche maggiorenni) l'obbligo di indossare il casco durante la circolazione, introduce l'autorizzazione a condurre il monopattino a propulsione prevalentemente elettrica a seguito della frequenza di un apposito corso organizzato dalle polizie locali.

La proposta di legge C. 697, a firma dell'onorevole Carè – recante modifiche agli articoli 143, 148 e 149 del codice della strada in materia di sicurezza stradale dei ciclisti e altre disposizioni in materia di guida dei monopattini elettrici – interviene sul codice della strada in relazione a due aspetti: la posizione dei veicoli sulla carreggiata, là dove si equipara la bicicletta agli altri veicoli a motore, prevedendo che i velocipedi possano essere tenuti al margine della carreggiata, solo quando ciò sia davvero necessario; il sorpasso, prevedendosi l'introduzione dell'obbligo di rispettare una distanza minima di sicurezza di 1,5 metri in caso di sorpasso di un velocipede sia fuori sia dentro i centri abitati. Si prevede inoltre che l'utilizzo dei monopattini elettrici sia subordinato al possesso di una patente di categoria AM.

La proposta di legge C. 865, d'iniziativa del Consiglio Regionale del Veneto – recante modifiche ai commi 75-*octies* e 75-*novies* dell'articolo 1 della legge di bilancio 2020 in materia di monopattini – limita la conduzione dei monopattini elettrici alle sole persone che abbiano compiuto 18 anni di età e propone di estendere a tutti i conducenti dei monopattini elettrici l'obbligo di indossare idoneo casco protettivo.

La proposta di legge C. 1030, a firma dell'onorevole Mascaretti ed altri – recante modifiche al codice della strada in materia di circolazione di monopattini elettrici, biciclette a pedalata assistita e altri mezzi a motore forniti di una o più ruote – è volta a modificare il codice della strada, introducendo regole uniformi per la circolazione di tutti i veicoli, di qualsiasi specie e con qualsiasi tipo di alimentazione o di propulsione che non sia esclusivamente muscolare, ai quali è consentita la circolazione su strada. In particolare, si prevede: l'obbligo della targa per tutti i veicoli; la pa-

tente obbligatoria, almeno quella abilitante per i ciclomotori con cilindrata inferiore a 50 cc; la cintura di sicurezza per i veicoli dotati di carrozzeria e il casco e la giacca o le bretelle retroreflettenti per gli altri.

La proposta di legge C. 1218, d’iniziativa del Consiglio Regionale della Puglia – recante modifiche all’articolo 1 della legge di bilancio 2020 in materia di monopattini – rafforza le misure per la circolazione in sicurezza, non solo degli utilizzatori dei monopattini elettrici, ma anche degli altri utenti della strada, prevedendo l’obbligo generalizzato di stipulazione della polizza per responsabilità civile verso terzi. Estende inoltre a tutti i conducenti dei monopattini elettrici l’obbligo di indossare idoneo casco protettivo.

La proposta di legge C. 1413, d’iniziativa del Consiglio Regionale del Veneto – recante modifiche alla legge di bilancio 2020 in materia di velocipedi a pedalata assistita – modifica l’articolo 1, commi da 75-*sexies* a 75-*novies*, della legge di bilancio 2020 estendendo la disciplina prevista per i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica ai velocipedi a pedalata assistita; prescrive poi che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in collaborazione con il Ministero dell’interno e con il Ministero delle imprese e del *made in Italy*, avvii apposita istruttoria finalizzata alla verifica della necessità dell’introduzione dell’obbligo di assicurazione sulla responsabilità civile per i danni a terzi derivanti dalla circolazione dei velocipedi a pedalata assistita.

In relazione agli attraversamenti stradali e alle luci semaforiche: la proposta di legge C. 195, a firma dell’onorevole Comaroli ed altri – recante modifica all’articolo 41 del codice della strada in materia di segnalazione acustica o tattile degli attraversamenti stradali per agevolare i soggetti con disabilità visiva – prevede che gli attraversamenti pedonali semaforizzati siano dotati di segnalazioni acustiche o tattili, eventualmente anche abbinata, e siano strutturati con un tipo di pavimentazione che agevoli l’individuazione delle segnalazioni medesime, al fine di agevolare la mobilità dei soggetti con disabilità visiva.

La proposta di legge C. 411, a firma dell’onorevole Vinci – recante modifica all’articolo 41 del codice della strada in materia di durata minima del periodo di accensione della luce gialla semaforica – prevede che il periodo di accensione della luce gialla abbia una durata minima pari a 4 secondi, fatta eccezione per i casi in cui i veicoli possono raggiungere una velocità di arrivo di 70 km/h in relazione alle strade sulle quali sia fissato un limite massimo di velocità pari o superiore a 70 km/h; in tali casi la durata minima del periodo di accensione deve essere pari a 5 secondi.

La proposta di legge C. 874, d’iniziativa del Consiglio Regionale del Veneto – recante modifiche al codice della strada – introduce una serie di innovazioni al codice di varia natura, fra cui segnala: che i parcheggi e gli stalli di sosta dei veicoli, nonché le fermate degli autobus, siano ubicati alla distanza di almeno 5 metri dall’attraversamento pedonale; che i semafori per i pedoni e i ciclisti siano dotati di contatore numerico della durata in secondi; che il rilevamento automatico della sanzione per il transito con il semaforo indicante la luce rossa possa essere effettuato solo in presenza di un contatore numerico della durata in secondi; che le postazioni per il rilevamento automatico del transito con il semaforo indicante la luce rossa siano segnalate e ben visibili; che le sanzioni di cui al comma 7 dell’articolo 180 del codice della strada per il mancato possesso dei documenti di circolazione e di guida, che il conducente deve avere con sé, non siano applicate qualora i documenti mancanti siano esibiti ai competenti uffici entro il termine di 72 ore decorrente dall’accertamento dell’infrazione da parte dell’autorità competente.

In relazione ai limiti di velocità: la proposta di legge C. 412, a firma dell’onorevole Vinci – recante modifica all’articolo 142 del codice della strada in materia di limite massimo di velocità per le autostrade dotate di tre corsie e di corsia di emergenza per ogni senso di marcia – elimina l’onere della decisione in materia di elevazione del limite di velocità a 150 km/h in capo ai soggetti che gestiscono o sono proprietari

delle autostrade, facendolo diventare automaticamente applicabile, mantenendo ferme a ogni modo le circostanze e i requisiti di sicurezza e di precauzione già previsti dalle norme vigenti.

La proposta di legge C. 1265, a firma dell'onorevole Morassut ed altri – recante modifiche al codice della strada e altre disposizioni in materia di limiti di velocità nei centri abitati, di adeguamento delle infrastrutture stradali urbane e di rafforzamento dei controlli per la sicurezza stradale – è volta ad introdurre in via generale del limite massimo di velocità di 30 chilometri orari nelle strade poste all'interno dei centri abitati e ad adeguare le infrastrutture esistenti a tale nuovo limite (c.d. « città 30 »). Sancisce inoltre che tutti gli utenti della strada sono tenuti alla conoscenza e all'osservanza del codice e a prestare attenzione e rispetto verso gli altri utenti, ma introduce un principio di gerarchia delle responsabilità riferito ai conducenti dei veicoli che per massa e velocità possono causare i danni maggiori in caso di collisione, i quali devono avere più cura di ridurre il pericolo per gli altri utenti deboli; definisce norme speciali per le zone e strade residenziali; prevede l'adeguamento progressivo dell'infrastruttura stradale urbana; prescrive che ogni anno dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti almeno il 15 per cento dei fondi disponibili a bilancio venga destinato al « Piano nazionale per la sicurezza stradale » e al finanziamento dei progetti dei comuni per la realizzazione delle « città 30 »; prevede che i comuni possano limitare la circolazione di tutte o di alcune categorie di veicoli, per prevenire e ridurre non solo l'inquinamento ma anche gli incidenti stradali.

In relazione alle zone a traffico limitato: la proposta di legge C. 578, a firma dell'onorevole De Luca – recante modifiche agli articoli 6, 7, 8 e 201 del codice della strada in materia di competenza per la regolamentazione della circolazione in ambiti intercomunali, in tratti di strade non comunali e nelle piccole isole – estende la normativa riferita alle zone a traffico limitato – che attualmente riguarda i soli centri urbani – anche ad ambiti intercomunali e

a strade extraurbane che insistono su più comuni contigui di particolare pregio naturalistico o socio-culturale, con spiccata vocazione turistica stagionale, caratterizzate da infrastrutture con capacità limitate rispetto ai flussi che le interessano, e dall'impossibilità a intervenire sul relativo potenziamento a causa di vincoli paesaggistici od orografici.

In relazione alla revisione dei mezzi agricoli: la proposta di legge C. 686, d'iniziativa del Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro – recante modifiche al codice della strada in materia di sicurezza del lavoro e per il sostegno del lavoro meccanizzato in agricoltura – riproduce la proposta di legge n. 2145, d'iniziativa del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro (presentata alla Camera nella XVIII Legislatura), limitatamente alle disposizioni volte a consentire la revisione generale delle macchine agricole soggette a immatricolazione, rimuovendo ostacoli all'effettività delle norme che prevedono la revisione dei mezzi agricoli.

In relazione agli obblighi in capo ai neopatentati: la proposta di legge C. 985, a firma dell'onorevole Rosato – recante introduzione dell'articolo 186-ter del codice della strada concernente il limite al trasporto di passeggeri in ore notturne da parte dei conducenti di età inferiore a ventuno anni o neo-patentati – disciplina il divieto di guida in orario notturno con più di un passeggero a bordo per i neo-patentati e i conducenti di età inferiore a 21 anni, prevedendo le pene applicabili in caso di violazione del divieto.

In relazione alla reiterazione degli illeciti: la proposta di legge C. 1258, a firma dell'onorevole Deidda e altri – recante modifiche all'articolo 198-bis del codice della strada in materia di illeciti reiterati e relative sanzioni – prevede l'adozione di un diverso trattamento sanzionatorio per le violazioni reiterate, ossia per gli illeciti amministrativi continuati in materia di codice della strada, nonché l'introduzione di una distinzione, in caso di accertamento automatico, tra soggetti privi del diritto di accesso e quelli che, pur possedendo i requisiti per l'accesso, omettano di adempiere a

prescrizioni ulteriori quali, ad esempio, la registrazione presso le banche di dati previste dalla disciplina comunale.

Ricorda infine che sono poi abbinata anche le proposte di legge C. 526 Berruto ed altri, C. 718 Santillo ed altri, C. 892 Iaria ed altri, per le quali rimanda al dibattito già svoltosi in Commissione.

Antonino IARIA (M5S) si rallegra dell'avvio dell'esame sul provvedimento, soffermandosi in particolare sul tema della micromobilità elettrica. Relativamente all'obbligo di assicurazione per i monopattini, chiede quale sia il tipo di assicurazione che viene prevista: teme infatti che si vogliono caricare gli utilizzatori di tali veicoli di esborsi economici molto pesanti. Afferma inoltre di non comprendere quali siano i contrassegni che verranno applicati: se si trattasse di vere e proprie targhe, ciò implicherebbe infatti l'istituzione di un registro. Relativamente poi al casco, fa presente che la sicurezza è sempre benvenuta, ma paventa che tale misura individui una sorta di colpevolizzazione degli utilizzatori dei monopattini: ricorda che il vero pericolo della strada non sono le biciclette o i monopattini, bensì le automobili tradizionali. La micromobilità, conclude, va regolamentata, ma come tutte le modalità di trasporto nuove va anche valorizzata nei suoi aspetti positivi: ad esempio è assurdo che venga impedito che i monopattini vengano utilizzati nelle strade extraurbane, almeno in percorsi protetti.

Carmine Fabio RAIMONDO (FDI) si sofferma su alcune considerazioni di ordine politico. Evidenzia che il decreto di legge in esame parte dalle statistiche sull'incidentalità degli ultimi anni e quindi dalla necessità di intervenire sul tema della sicurezza stradale, in particolar modo sugli articoli 186 e 187 de codice della strada e 589-*bis* e 590-*bis* del codice penale. Il provvedimento, continua, non nasce solo dalle emergenze del momento, ma dal lavoro svolto dal tavolo tecnico, con apporti di associazioni e soggetti della società civile. L'obiettivo primario è quello di dare un giro di vite su quanti si mettono alla guida in

condizioni di coscienza alterata, avendo assunto alcol o stanze stupefacenti.

Anthony Emanuele BARBAGALLO (PD-IDP) afferma che il testo gli appare lacunoso e contraddittorio, fatto per parlare alla pancia del Paese: passa il messaggio della tolleranza zero, ma poi si strizza l'occhio a quanti tendono a superare i limiti di velocità, sottraendo il controllo degli autovelox ai comuni. Il governo, osserva, decide di non decidere: ad esempio sulle zone a traffico limitato, a proposito delle quali viene introdotta una misura contraddittoria la cui interpretazione viene demandata ai sindaci. Critica poi la norma sulle *safety car*, che considera di difficile realizzazione concreta. Auspica infine che la fase delle audizioni possa essere il momento di approfondire questi temi con gli esponenti della società civile.

Francesca GHIRRA (AVS) dichiara di condividere la necessità di un inasprimento delle pene, ma che sarebbe poi importante, al di là degli strumenti punitivi, incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici, la cui assenza è spesso causa di incidenti. Ricorda che molti incidenti avvenuti in Sardegna sono stati dovuti all'impossibilità per i ragazzi di trovare autobus notturni o taxi. Sottolinea che i dati sull'incidentalità del 2020 possono essere stati falsati dal blocco dei trasporti dovuto alla pandemia di Covid. Lamenta che nella giornata di ieri il Governo abbia bocciato alcuni ordini del giorno della sua parte politica che miravano appunto a incentivare il trasporto pubblico su gomma e su ferro, utile anche in chiave di sicurezza stradale. Auspica infine anche sulla micromobilità un salto di qualità: gli enti locali devono essere messi nella condizione di modificare le infrastrutture in modo tale che gli strumenti di mobilità dolce possano essere utilizzati in piena sicurezza.

Giulia PASTORELLA (A-IV-RE) riconosce che un adeguamento del codice della strada è ormai inevitabile. Tuttavia, si dimostra scettica sul fatto che le innovazioni introdotte derivino da un attento studio dei

dati: ad esempio, gli incidenti dovuti al consumo di droga sono diminuiti, e quindi non comprende perché focalizzarsi tanto su tale materia. Il tema della sicurezza è comunque della massima importanza: ricorda con tristezza che il comune di Milano aveva cercato di introdurre l'obbligo per i mezzi pesanti di dispositivi per ovviare al problema dell'angolo cieco, ma tale innovazione è stata poi bloccata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'assenza di una previsione legislativa nazionale. Auspica dunque, in generale, non solo strumenti di sicurezza per la micro-mobilità, ma anche per gli altri mezzi presenti sulla strada, di fatto assai più pericolosi.

Elena MACCANTI (LEGA) risponde al collega Iaria che l'assicurazione prevista per i monopattini è quella per la responsabilità civile verso terzi ai sensi dell'articolo 2054 del codice civile.

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

**La seduta termina alle 14.40.**

#### SEDE CONSULTIVA

*Mercoledì 25 ottobre 2023. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Tullio Ferrante.*

**La seduta comincia alle 14.50.**

**Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2022-2023.**

**Emendamenti C. 1342 Governo.**

(Parere alla XIV Commissione).

*(Esame e conclusione – Parere su emendamenti).*

La Commissione inizia l'esame degli emendamenti.

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.

Avverte altresì che la Commissione è chiamata a esaminare, in sede consultiva, ai sensi dell'articolo 126-ter del Regolamento, gli emendamenti trasmessi dalla XIV Commissione Politiche dell'Unione europea presentati al disegno di legge di delegazione europea 2022-2023 (C. 1342 Governo) (*vedi allegato 1*).

Al riguardo, ricorda che il parere espresso dalle Commissioni di settore su tali proposte emendative assume una peculiare valenza procedurale. A tale parere, infatti, si riconosce efficacia vincolante per la XIV Commissione.

L'espressione di un parere favorevole su uno o più emendamenti, ancorché con condizioni o osservazioni, equivarrà pertanto ad una assunzione degli emendamenti da parte della Commissione, assimilabile alla diretta approvazione. Tali emendamenti potranno essere respinti dalla XIV Commissione solo qualora siano considerati contrastanti con la normativa europea o per esigenze di coordinamento generale. Viceversa, un parere contrario della Commissione in sede consultiva su uno o più emendamenti avrà l'effetto di precludere l'ulteriore esame degli stessi presso la XIV Commissione.

Avverte infine che è stato comunicato il ritiro degli emendamenti Giordano 3.9, Furguele 3.21 e 3.20, Deidda 9.14, 9.13 e 9.15 e Frijia 9.12 e 9.11.

Invita pertanto il relatore a formulare la proposta di parere sugli emendamenti trasmessi.

Enzo AMICH (FDI), *relatore*, presenta una proposta di parere sugli emendamenti trasmessi dalla XIV Commissione (*vedi allegato 2*).

Fa presente altresì che è testé pervenuta la comunicazione del ritiro degli emendamenti Bagnai 3.18, 3.17 e 3.16.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, prende atto del ritiro degli emendamenti Bagnai 3.18, 3.17 e 3.16.

Il sottosegretario di Stato Tullio FERRANTE esprime un orientamento favorevole sulla proposta di parere del relatore.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, avverte che, per assicurare un ordinato svolgimento dei lavori, si procederà alla votazione dei pareri del relatore sui singoli emendamenti, seguendo l'ordine del fascicolo in distribuzione.

La Commissione, con distinte votazioni, approva la proposta di parere contrario del relatore sull'emendamento De Monte 3.7, la proposta di parere favorevole con riformulazione del relatore sull'emendamento Giordano 3.8 (*vedi allegato 3*) e la proposta di parere contrario sull'emendamento De Monte 3.2.

Andrea CASU (PD-IDP), intervenendo sul proprio emendamento 3.13, condivide con la Commissione una notizia a suo avviso importante: rispetto agli emendamenti presentati vi è stato l'esame nelle altre Commissioni di merito relativamente a un'applicazione efficace della direttiva NIS2. Presso la Commissione Affari costituzionali, l'emendamento a sua prima firma sull'estensione dell'applicazione anche agli enti locali è stato approvato. Presso la Commissione Cultura, invece, l'emendamento a sua prima firma sull'estensione anche alle imprese culturali di carattere organizzativo è stato respinto, ma è stato approvato un emendamento di contenuto analogo presentato dal presidente Mollicone.

Raccomanda infine l'approvazione dell'emendamento in oggetto, sottolineando che è chiaro che l'indicazione deve essere di massima, ma non è immaginabile che non venga formulato un auspicio prioritario a che l'Europa e l'Italia si dotino di tecnologie della cybersicurezza proprie.

Andrea CAROPPO (FI-PPE) ricorda che il tema sollevato dall'onorevole Casu è stato

assai presente nell'*iter* di approvazione della direttiva. Il Commissario europeo Breton ha improntato tutta la legislatura ai principi di autonomia strategica e sovranità tecnologica. Siccome però tale consapevolezza non ha portato a una dicitura stringente in sede di dibattito europeo, i margini nel recepimento risultano purtroppo ridotti. Auspica comunque la presentazione di un ordine del giorno.

La Commissione approva la proposta di parere contrario del relatore sull'emendamento Casu 3.13.

Andrea CAROPPO (FI-PPE) comunica il ritiro dell'emendamento Cattaneo 3.5.

Andrea CASU (PD-IDP), intervenendo sulla proposta di riformulazione dell'emendamento 3.11 a sua prima firma, chiede se, non accettando la riformulazione, potrebbe ripresentare l'emendamento in Commissione Politiche dell'Unione europea o solo direttamente in Aula.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, risponde al collega Casu che in tal caso lo potrebbe ripresentare solo in Aula.

Andrea CASU (PD-IDP) dichiara comunque di non accettare la proposta di riformulazione presentata dal relatore.

Enzo AMICH (FDI), *relatore*, fa presente che la proposta di parere sull'emendamento 3.11 deve a questo punto intendersi contraria.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole con riformulazione del relatore sugli emendamenti Furgiuele 3.19 e Cattaneo 3.4 (*vedi allegato 3*).

Andrea CASU (PD-IDP), intervenendo sulla proposta di riformulazione dell'emendamento 3.11 a sua prima firma, ricorda che spetta al Parlamento italiano decidere con quali modalità recepire la direttiva europea; in particolar modo, il testo originale del suo emendamento poneva l'accento sul momento dei controlli, che non è

invece contemplato nella riformulazione. Si tratta di un tema assolutamente cruciale, sul quale non è possibile soprassedere, come intendeva fare la maggioranza con la riformulazione proposta.

Antonino IARIA (M5S) preannunzia il voto favorevole del suo gruppo sull'emendamento Casu 3.11. La sovranità digitale, ribadisce, è un cavallo di battaglia della maggioranza, ed è questo il momento di attuarla incentivando in termini economici i controlli sulla cybersicurezza, specialmente a tutela delle piccole e medie imprese.

La Commissione approva la proposta di parere contrario del relatore sull'emendamento Casu 3.11, nonché la proposta di parere favorevole con riformulazione sugli identici emendamenti Giordano 3.10 e De Monte 3.3 (*vedi allegato 3*).

Enzo AMICH, *relatore*, propone il ritiro degli identici emendamenti Cattaneo 3.6 e Casu 3.12, ai fini della trasformazione in un ordine del giorno.

Andrea CASU (PD-IDP) osserva che l'emendamento in esame è in assoluto il più importante presentato sul provvedimento. Chiede al Governo quale sia l'effettiva coerenza giuridica di un ordine del giorno: se essa non sussistesse, preferirebbe porre in votazione il proprio emendamento.

Il sottosegretario Tullio FERRANTE ricorda che la coerenza giuridica degli ordini del giorno è quella prevista dal Regolamento della Camera.

Andrea CASU (PD-IDP) manifesta la propria difficoltà nel rinunciare a un emendamento di tale rilevanza.

Andrea CAROPPO (FI-PPE) comunica il ritiro dell'emendamento Cattaneo 3.6. Quanto all'ordine del giorno, è chiaro che esso ha una portata non paragonabile a quella di un emendamento; tuttavia si tratta di un buon punto partenza.

Antonino IARIA (M5S) auspica che anche la maggioranza possa convergere sull'emendamento, che gli appare di buon senso. Preannunzia il voto favorevole sull'emendamento Casu 3.12, che chiede di sottoscrivere.

La Commissione, con distinte votazioni, approva la proposta di parere contrario del relatore sull'emendamento Casu 3.12 e la proposta di parere favorevole del relatore sull'emendamento Ambrosi 4.1 (*vedi allegato 1*).

Antonino IARIA (M5S), intervenendo sull'emendamento Orrico 9.1, osserva che esso parte da una problematica legata al porto di Gioia Tauro. Ricorda che il presidente della Calabria lo sosterebbe, perché in mancanza di una deroga sulla normativa sulle emissioni legate al trasporto marittimo verrebbe meno il porto di Gioia Tauro, come del resto tutti i porti italiani.

La Commissione, con distinte votazioni, approva la proposta di parere contrario del relatore sull'emendamento Orrico 9.1 e la proposta di parere favorevole con riformulazione del relatore sull'emendamento Frijia 9.10 (*vedi allegato 3*).

Anthony Emanuele BARBAGALLO (PD-IDP), intervenendo sul proprio emendamento 9.9, osserva che esso riproduce il disposto dell'emendamento Frijia 9.10 appena approvato, focalizzandolo sulle isole maggiori. Non comprende dunque le motivazioni della proposta di parere contrario.

La Commissione approva la proposta di parere contrario del relatore sull'emendamento Barbagallo 9.9.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, fa presente che la proposta di parere del relatore si intende approvata con le modificazioni apportate a seguito delle votazioni (*vedi allegato 3*).

Il parere sarà trasmesso alla XIV Commissione Politiche dell'Unione europea,

presso la quale si intende designato come relatore il deputato Amich.

**La seduta termina alle 15.30.**

#### ATTI DEL GOVERNO

*Mercoledì 25 ottobre 2023. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Tullio Ferrante.*

**La seduta comincia alle 15.30.**

**Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante modifiche al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, in materia di semplificazione del procedimento di autorizzazione alla circolazione di prova dei veicoli.**

**Atto n. 84.**

*(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole).*

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto, rinviato nella seduta del 24 ottobre 2023.

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.

Alessandro SORTE (FI-PPE), *relatore*, presenta una proposta di parere favorevole (*vedi allegato 4*).

Anthony Emanuele BARBAGALLO (PD-IDP) dichiara l'astensione del proprio gruppo sulla proposta di parere favorevole del relatore.

Elena MACCANTI (LEGA) esprime soddisfazione per il parere favorevole sul provvedimento in esame, che completa un lavoro avviato nella scorsa legislatura con il convinto sostegno del gruppo della Lega.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole del relatore (*vedi allegato 4*).

**La seduta termina alle 15.35.**

#### SEDE CONSULTIVA

*Mercoledì 25 ottobre 2023. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Tullio Ferrante.*

**La seduta comincia alle 15.35.**

**DL 133/2023: Disposizioni urgenti in materia di immigrazione e protezione internazionale, nonché per il supporto alle politiche di sicurezza e la funzionalità del Ministero dell'interno.**

**C. 1458 Governo.**

(Parere alla I Commissione).

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

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 24 ottobre 2023.

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.

Gaetana RUSSO (FDI), *relatrice*, presenta e illustra una proposta di parere favorevole con un'osservazione (*vedi allegato 5*).

Francesca GHIRRA (AVS) dichiara il proprio voto contrario sul decreto-legge in esame, ennesima espressione della visione ideologica del governo sul tema dell'immigrazione clandestina. Anziché trovare una soluzione condivisa a livello europeo sulla gestione dei flussi migratori e dei centri di accoglienza, si insiste con misure di carattere propagandistico. Richiama inoltre diversi profili di illegittimità costituzionale del provvedimento, già rilevati dalle que-

stioni pregiudiziali presentate in Assemblea, quali la violazione del principio costituzionale della protezione dell'infanzia e, con riferimento all'aumentata capacità dei centri di accoglienza che costringe ad un'inaccettabile promiscuità, la violazione del diritto alla salute. Conclude evidenziando il carattere meramente repressivo delle misure recate dal decreto-legge, certamente insufficienti per affrontare una questione tanto delicata quale quella della gestione dei flussi migratori.

Anthony Emanuele BARBAGALLO (PD-IDP) dichiara il voto contrario del proprio gruppo sul provvedimento in esame, nuova testimonianza del fallimento del governo nelle politiche di contrasto all'immigrazione clandestina, tanto sbandierate nel corso della campagna elettorale. I dati infatti certificano inesorabilmente l'aumento delle presenze e degli arrivi e dunque l'assoluta inadeguatezza delle misure sin qui adottate. Nel richiamare le recenti visite dei deputati del Partito democratico nei centri di accoglienza e nei centri di permanenza per i rimpatri, sottolinea nuovamente l'incapacità del governo a trovare soluzioni concrete.

Antonino IARIA (M5S) rimarca anch'egli come il decreto-legge in esame certifichi il fallimento del governo sul tema della gestione dei flussi migratori, su cui aveva costruito larga parte del proprio consenso elettorale. È emersa in tutta evidenza la totale assenza di una visione per affrontare il problema, procedendosi invece per meri *slogan* quali il richiamo al Piano Mattei o l'accordo con la Tunisia, quest'ultimo del resto sconfessato proprio dal Paese interessato. Nel dichiarare di non condividere un atteggiamento buonista, ritiene peraltro che non si possa procedere secondo un approccio che rischia di sconfinare nel

razzismo, laddove occorrerebbe una visione equilibrata per la regolamentazione dei nuovi flussi e la gestione dei permessi di soggiorno e delle richieste di protezione internazionale. Si procede invece con norme di dubbia interpretazione, che non fanno altro che accrescere le difficoltà burocratiche e la lunghezza dei tempi nei procedimenti relativi ai permessi. Rileva infine che l'osservazione per il supporto alla Guardia costiera contenuta nel parere della relatrice risulta insufficiente, a fronte dell'assoluta inadeguatezza del provvedimento in esame.

Carmine Fabio RAIMONDO (FDI), dopo avere sottolineato il carattere limitato dei profili di competenza della Commissione sul provvedimento in esame, invita i colleghi ad ascoltare in Aula, al termine della seduta, la replica del Presidente del Consiglio nell'ambito del dibattito in corso per comprendere la politica del governo sul contrasto all'immigrazione clandestina. Nel richiamare lo spirito di dovere e di sacrificio con cui svolgono quotidianamente i propri compiti gli appartenenti alle forze dell'ordine, a cui il decreto-legge intende dare un concreto riconoscimento, dichiara il proprio voto convintamente favorevole sul parere proposto dalla relatrice.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole con un'osservazione della relatrice (*vedi allegato 5*).

**La seduta termina alle 15.45.**

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

*Mercoledì 25 ottobre 2023.*

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.45 alle 15.55.

## ALLEGATO 1

**Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2022-2023. Emendamenti C. 1342 Governo.****EMENDAMENTI TRASMESSI DALLA XIV COMMISSIONE**

## ART. 3.

*Al comma 1, dopo la lettera b), aggiungere la seguente:*

*b-bis)* tenere in considerazione gli orientamenti nazionali ed europei esistenti adottati per il recepimento delle norme relative alle misure di sicurezza di cui agli articoli 40 e 41 della direttiva (UE) 2018/1972, relativamente alle misure di sicurezza e le notifiche degli incidenti, inclusi gli orientamenti sui requisiti di sicurezza e sugli obblighi di segnalazione per i fornitori di reti pubbliche di comunicazione elettronica o di servizi di comunicazione elettronica accessibili al pubblico che l'Agenzia dell'Unione europea per la cibersicurezza (ENISA), potrà elaborare al fine di facilitare l'armonizzazione e la transizione e di ridurre al minimo le perturbazioni;

\* **3.7.** De Monte.

\* **3.18.** Bagnai, Cecchetti.

*Al comma 1, lettera f), dopo le parole: recante attuazione della direttiva (UE) 2016/1148, aggiungere le seguenti:* garantendo termini congrui di adeguamento pari ad almeno 12 mesi,

**3.8.** Giordano, Pietrella, Mantovani.

*Al comma 1, dopo la lettera f), aggiungere la seguente:*

*f-bis)* chiarire l'ambito di applicazione per i servizi gestiti e per i servizi di sicurezza gestiti, specificandone l'inclusione nei settori ad alta criticità laddove i destinatari

del servizio rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva (UE) 2022/2555;

\* **3.2.** De Monte.

\* **3.9.** Giordano, Pietrella, Mantovani.

*Al comma 1, dopo la lettera g), aggiungere la seguente:*

*g-bis)* prevedere, al fine di adempiere a quanto disposto dall'articolo 21 della direttiva (UE) 2022/2555, che tali soggetti si dotino prioritariamente di tecnologie messe a disposizione dalle imprese italiane ed europee ai fini di garantire gli obiettivi di sicurezza nazionali e europei nel pieno rispetto delle relative legislazioni;

**3.13.** Casu, Barbagallo, Ascani, Bakkali, Ghio, Morassut.

*Al comma 1, dopo la lettera g), aggiungere la seguente:*

*g-bis)* prevedere, al fine di adempiere a quanto disposto dall'articolo 21 della direttiva (UE) 2022/2555, che tali soggetti, nel caso in cui appartengano al Perimetro di sicurezza nazionale cibernetica, si dotino di tecnologie messe a disposizione dalle imprese italiane ed europee, salvo che ciò non sia possibile;

**3.21.** Furgiuele, Bagnai, Cecchetti.

*Al comma 1 dopo la lettera g), aggiungere la seguente:*

*g-bis)* prevedere, al fine di adempiere a quanto disposto dall'articolo 21 della direttiva (UE) 2022/2555, che tali soggetti si dotino di tecnologie messe a disposizione

dalle imprese italiane ed europee, salvo che ciò non sia possibile;

**3.5.** Cattaneo, Rossello, Battilocchio.

*Al comma 1, dopo la lettera g), aggiungere la seguente:*

*g-bis)* prevedere l'individuazione, per ciascuna misura di cui all'articolo 21, punto 2, della direttiva (UE) 2022/2555, attraverso successivi provvedimenti di natura secondaria, delle relative tecnologie necessarie ad assicurare l'effettiva attivazione delle misure stesse. L'autorità amministrativa individuata come responsabile di tale procedimento dovrà provvedere almeno annualmente all'aggiornamento dei provvedimenti che individuano le tecnologie;

**3.19.** Furguele, Bagnai, Cecchetti.

*Al comma 1, dopo la lettera g), aggiungere la seguente:*

*g-bis)* prevedere che, per ciascuna misura di cui all'articolo 21, punto 2, della direttiva (UE) 2022/2555, siano indicate puntualmente le relative tecnologie necessarie ad assicurarne l'effettiva attivazione. L'adozione delle medesime tecnologie deve essere verificata nell'ambito dei controlli;

\* **3.4.** Cattaneo, Rossello, Battilocchio.

\* **3.11.** Casu, Barbagallo, Ascani, Bakkali, Ghio, Morassut, Iaria.

*Al comma 1, dopo la lettera i), aggiungere la seguente:*

*i-bis)* individuare criteri oggettivi e proporzionati ai fini dell'applicazione degli obblighi di informativa di cui all'articolo 23 della direttiva (UE) 2022/2555 da parte dei soggetti interessati nei confronti dei destinatari dei loro servizi;

\*\* **3.10.** Giordano, Pietrella, Mantovani.

\*\* **3.3.** De Monte.

*Al comma 1, dopo la lettera m), aggiungere la seguente:*

*m-bis)* prevedere, nell'ambito della definizione di un Piano di sostegno per i soggetti di cui all'articolo 3 della direttiva (UE) 2022/2555, anche attraverso la revisione di misure già esistenti, meccanismi incentivanti al fine di consentire a tali soggetti di conformarsi agli obblighi derivanti dalla direttiva medesima;

\* **3.6.** Cattaneo, Rossello, Battilocchio.

\* **3.12.** Casu, Barbagallo, Ascani, Bakkali, Ghio, Morassut.

*Al comma 1, dopo la lettera m), aggiungere la seguente:*

*m-bis)* prevedere che, nella redazione di atti finalizzati all'attuazione degli interventi previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza ovvero dal Piano nazionale complementare, le amministrazioni titolari, i soggetti attuatori e le centrali di committenza nazionali e locali, possano inserire criteri di premialità per le proposte o per le offerte, che contemplino l'uso di tecnologie di cyber sicurezza nazionali al fine di conseguire l'autonomia tecnologica e strategica in ambito *cybersecurity*, nonché la tutela della sicurezza nazionale;

**3.17.** Bagnai, Cecchetti.

*Al comma 1, dopo la lettera m), aggiungere la seguente:*

*m-bis)* prevedere che, nella redazione di atti finalizzati all'attuazione degli interventi previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza ovvero dal Piano nazionale complementare, le amministrazioni titolari, i soggetti attuatori e le centrali di committenza nazionali e locali, possano inserire criteri di premialità per le proposte o per le offerte, che contemplino l'uso di tecnologie di cyber sicurezza nazionali o europee al fine di conseguire l'autonomia tecnologica e strategica in ambito *cybersecurity*.

**3.16.** Bagnai, Cecchetti.

*Al comma 1, dopo la lettera m), aggiungere la seguente:*

*m-bis)* prevedere, nell'ambito della definizione di un Piano di sostegno per i soggetti di cui all'articolo 3 della direttiva (UE) 2022/2555, anche attraverso la revisione di misure già esistenti, meccanismi incentivanti al fine di consentire a tali soggetti di conformarsi agli obblighi derivanti dalla direttiva medesima;

**3.20.** Furgiuele, Bagnai, Cecchetti.

#### ART. 4.

*Al comma 1, lettera o), primo periodo, dopo le parole: « in materia di resilienza fisica delle reti » aggiungere le seguenti: « di comunicazione elettronica, »*

**4.1.** Ambrosi, Mantovani.

#### ART. 9.

*Al comma 1, dopo la lettera c), aggiungere la seguente:*

*c-bis)* al fine di contrastare il rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio nel settore portuale, a garantire l'applicazione dei meccanismi esistenti nell'assegnazione a titolo gratuito di quote EU ETS, quali definiti ai sensi della direttiva 2003/87/CE, a sostegno della competitività del suddetto settore;

**9.1.** Orrico, Scutellà, Iaria.

*Al comma 1, dopo la lettera e), aggiungere la seguente:*

*e-bis)* utilizzare, attraverso la destinazione al Fondo nazionale per il contrasto degli svantaggi derivanti dall'insularità, sezione « Fondo per gli investimenti strategici », parte dei proventi di cui alla lettera e) al fine di incentivare la produzione del

carburante sostenibile per l'aviazione (SAF – *Sustainable Aviation Fuel*).

**9.14.** Deidda, Raimondo, Amich, Baldelli, Cangiano, Frijia, Longi, Ruspandini, Gaetana Russo, Di Maggio, Mantovani.

*Al comma 1, dopo la lettera e), aggiungere la seguente:*

*e-bis)* assicurare che, in attuazione di quanto previsto dall'articolo 3-*octies-bis*, paragrafo 3, quinto periodo, della direttiva 2003/87/CE, una parte significativa dei proventi nazionali generati dal trasporto marittimo, non attribuiti al bilancio dell'Unione europea, sia destinata a finanziare progetti aventi lo scopo di individuare e sviluppare tecnologie che consentano la decarbonizzazione del settore del trasporto marittimo con interventi volti a sostenere il rinnovo delle flotte, l'efficientamento energetico delle navi, gli investimenti nella ricerca finalizzata all'individuazione e alla produzione di carburanti alternativi meno inquinanti e alla realizzazione di un'adeguata rete logistica e di distribuzione, in modo da garantire l'effettiva disponibilità sul mercato di questi ultimi nel più breve tempo possibile;

**9.10.** Frijia, Raimondo, Deidda, Amich, Baldelli, Cangiano, Longi, Ruspandini, Gaetana Russo, Di Maggio, Mantovani.

*Al comma 1, dopo la lettera e), aggiungere la seguente:*

*e-bis)* destinare al Fondo nazionale per il contrasto degli svantaggi derivanti dall'insularità, sezione « Fondo per la compensazione degli svantaggi », istituito presso il Ministero dell'economia e delle finanze ai sensi dell'articolo 1, comma 806, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, una parte dei proventi derivanti dall'applicazione del sistema ETS, per le finalità di cui all'articolo 10, paragrafo 3, lettera f), della direttiva (UE) 2003/87/CE, al fine di garantire un adeguato sostegno ai cittadini e alle imprese di navigazione impegnate nei servizi di collegamento con le isole maggiori soggette all'applicazione della direttiva (UE)

2023/959 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, e di evitare che il regime previsto dalla citata direttiva comporti oneri supplementari per il trasporto a carico dei passeggeri residenti e del traffico turistico; l'ammontare dei proventi derivanti dall'applicazione del sistema ETS da destinare al Fondo nazionale per il contrasto degli svantaggi derivanti dall'insularità, è determinato con apposito decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

**9.13.** Deidda, Raimondo, Amich, Baldelli, Cangiano, Frijia, Longi, Ruspandini, Gaetana Russo, Di Maggio, Mantovani.

*Al comma 1, dopo la lettera e), inserire la seguente:*

*e-bis)* assicurare, al fine di ridurre gli svantaggi derivanti dall'insularità e nel pieno rispetto del diritto alla continuità territoriale garantito dall'articolo 119 della Costituzione, il necessario sostegno alle imprese di navigazione impegnate nei servizi di collegamento con le isole maggiori soggette all'applicazione della direttiva (UE) 2023/959 del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 maggio 2023, al fine di evitare che il regime previsto dalla citata direttiva comporti oneri supplementari per il trasporto a carico dei passeggeri residenti e del traffico turistico, nel rispetto della normativa europea sugli aiuti di Stato;

**9.12.** Frijia, Raimondo, Deidda, Amich, Baldelli, Cangiano, Longi, Ruspandini, Gaetana Russo, Di Maggio, Mantovani.

*Al comma 1, dopo la lettera e), aggiungere la seguente:*

*e-bis)* prevedere forme di compensazione per gli svantaggi derivanti dall'insularità destinando una quota dei proventi derivanti dall'applicazione del sistema ETS per favorire il passaggio a modalità di tra-

sporto a basse emissioni dei cittadini e delle imprese di navigazione impegnate nei servizi di collegamento con le isole maggiori soggette all'applicazione della direttiva (UE) 2023/959 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023;

**9.9.** Barbagallo, Bakkali, Casu, Ghio, Morassut, Iacono, Lai.

*Al comma 1, dopo la lettera e), aggiungere la seguente:*

*e-bis)* assicurare, in considerazione dell'applicazione della direttiva (UE) 2023/959 del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 maggio 2023 che prevede l'estensione dell'EU-ETS al settore del trasporto marittimo e in coerenza con le esigenze di sicurezza degli approvvigionamenti di merce originate e con destino in Italia e nell'Unione europea, la salvaguardia delle imprese dei porti italiani, che svolgono prevalentemente attività di *transshipment*, e dei relativi livelli occupazionali, al fine di scongiurare il rischio di delocalizzazione a causa della perdita di competitività rispetto agli impianti portuali non europei, nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato;

**9.11.** Frijia, Raimondo, Deidda, Amich, Baldelli, Cangiano, Longi, Ruspandini, Gaetana Russo, Di Maggio, Mantovani.

*Al comma 1, aggiungere, in fine, la lettera seguente:*

*f-bis)* destinare le risorse aggiuntive derivanti dall'eliminazione delle quote di emissione a titolo gratuito per il settore del trasporto aereo prioritariamente al finanziamento delle iniziative di cui all'articolo 6, comma 2, lettera *d*), del decreto legislativo 9 giugno 2020, n. 47.

**9.15.** Deidda, Raimondo, Amich, Baldelli, Cangiano, Frijia, Longi, Ruspandini, Gaetana Russo, Di Maggio, Mantovani.

## ALLEGATO 2

**Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2022-2023. Emendamenti C. 1342 Governo.****PROPOSTA DI PARERE DEL RELATORE**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminati gli emendamenti trasmessi dalla XIV Commissione Politiche dell'Unione europea riferiti al disegno di legge recante « Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2022-2023 » (C. 1342 Governo),

esprime

**PARERE FAVOREVOLE**

sull'emendamento Giordano 3.8, a condizione che sia riformulato nei seguenti termini:

« *Al comma 1, lettera f), dopo le parole: recante attuazione della direttiva (UE) 2016/1148, aggiungere le seguenti: garantendo termini congrui di adeguamento, »;*

sugli emendamenti Furgiuele 3.19, Cattaneo 3.4 e Casu 3.11, a condizione che siano riformulati in un identico testo nei seguenti termini:

« *Al comma 1, dopo la lettera g), aggiungere la seguente:*

*g-bis) in relazione alle misure di cui all'articolo 21, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2022/2555, prevedere, in particolare, l'individuazione, attraverso l'utilizzo di strumenti flessibili atti a corrispondere al rapido sviluppo tecnologico, delle tecnologie necessarie ad assicurare l'effettiva attiva-*

*zione delle misure stesse. L'autorità amministrativa individuata come responsabile di tale procedimento dovrà provvedere all'aggiornamento degli strumenti adottati; »*

sugli identici emendamenti Giordano 3.10 e De Monte 3.3, a condizione che siano riformulati nei seguenti termini:

« *Al comma 1, dopo la lettera i), aggiungere la seguente:*

*i-bis) individuare criteri oggettivi e proporzionati ai fini dell'applicazione degli obblighi informativi di cui all'articolo 23, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2022/2555; »*

sull'emendamento Ambrosi 4.1;

sull'emendamento Frijia 9.10, a condizione che sia riformulato nei seguenti termini:

« *Al comma 1, dopo la lettera e), aggiungere la seguente: e-bis) assicurare che, in attuazione di quanto previsto dall'articolo 3-octies-bis, paragrafo 3, quinto periodo, della direttiva 2003/87/CE, una parte dei proventi nazionali generati dal trasporto marittimo, non attribuiti al bilancio dell'Unione europea, sia destinata a promuovere la decarbonizzazione del settore del trasporto marittimo; »*

**PARERE CONTRARIO**

sugli emendamenti De Monte 3.7 e 3.2, Casu 3.13 e Cattaneo 3.5, sugli identici emendamenti Cattaneo 3.6 e Casu 3.12, sugli emendamenti Orrico 9.1 e Barbagallo 9.9.

## ALLEGATO 3

**Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2022-2023. Emendamenti C. 1342 Governo.****PARERE APPROVATO**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminati gli emendamenti trasmessi dalla XIV Commissione Politiche dell'Unione europea riferiti al disegno di legge recante «Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2022-2023» (C. 1342 Governo);

preso atto del ritiro degli emendamenti Giordano 3.9, Furguele 3.21 e 3.20, Deidda 9.14, 9.13 e 9.15 e Frijia 9.12 e 9.11, nonché degli emendamenti Bagnai 3.18, 3.17 e 3.16 e Cattaneo 3.5 e 3.6,

esprime

**PARERE FAVOREVOLE**

sull'emendamento Giordano 3.8, a condizione che sia riformulato nei seguenti termini:

«*Al comma 1, lettera f), dopo le parole: recante attuazione della direttiva (UE) 2016/1148, aggiungere le seguenti: garantendo termini congrui di adeguamento, »;*

sugli emendamenti Furguele 3.19 e Cattaneo 3.4, a condizione che siano riformulati in un identico testo nei seguenti termini:

«*Al comma 1, dopo la lettera g), aggiungere la seguente:*

*g-bis) in relazione alle misure di cui all'articolo 21, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2022/2555, prevedere, in particolare, l'individuazione, attraverso l'utilizzo di stru-*

*menti flessibili atti a corrispondere al rapido sviluppo tecnologico, delle tecnologie necessarie ad assicurare l'effettiva attuazione delle misure stesse. L'autorità amministrativa individuata come responsabile di tale procedimento dovrà provvedere all'aggiornamento degli strumenti adottati; »*

sugli identici emendamenti Giordano 3.10 e De Monte 3.3, a condizione che siano riformulati nei seguenti termini:

«*Al comma 1, dopo la lettera i), aggiungere la seguente:*

*i-bis) individuare criteri oggettivi e proporzionati ai fini dell'applicazione degli obblighi informativi di cui all'articolo 23, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2022/2555; »*

sull'emendamento Ambrosi 4.1;

sull'emendamento Frijia 9.10, a condizione che sia riformulato nei seguenti termini:

«*Al comma 1, dopo la lettera e), aggiungere la seguente: e-bis) assicurare che, in attuazione di quanto previsto dall'articolo 3-octies-bis, paragrafo 3, quinto periodo, della direttiva 2003/87/CE, una parte dei proventi nazionali generati dal trasporto marittimo, non attribuiti al bilancio dell'Unione europea, sia destinata a promuovere la decarbonizzazione del settore del trasporto marittimo; »*

**PARERE CONTRARIO**

sugli emendamenti De Monte 3.7 e 3.2, Casu 3.13, 3.11 e 3.12, Orrico 9.1 e Barbagallo 9.9.

ALLEGATO 4

**Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante modifiche al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, in materia di semplificazione del procedimento di autorizzazione alla circolazione di prova dei veicoli. Atto n. 84.**

**PARERE APPROVATO**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per i profili di competenza, lo schema di decreto del Presidente della Repubblica recante modifiche al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, in materia di semplificazione del procedi-

mento di autorizzazione alla circolazione di prova dei veicoli (Atto del Governo n. 84);

preso atto della valutazione favorevole del V Commissione (Bilancio, tesoro e programmazione economica) del 18 ottobre 2023,

esprime

**PARERE FAVOREVOLE.**

## ALLEGATO 5

**DL 133/2023: Disposizioni urgenti in materia di immigrazione e protezione internazionale, nonché per il supporto alle politiche di sicurezza e la funzionalità del Ministero dell'interno. C. 1458 Governo.****PARERE APPROVATO**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per i profili di competenza, il disegno di legge di conversione del decreto-legge 5 ottobre 2023, n. 133, recante « Disposizioni urgenti in materia di immigrazione e protezione internazionale, nonché per il supporto alle politiche di sicurezza e la funzionalità del Ministero dell'interno » (C. 1458 Governo);

preso atto che l'articolo 11 reca misure per la Polizia di Stato, il Corpo nazionale dei vigili del fuoco, le Forze armate, l'Arma dei Carabinieri e il Corpo della Guardia di finanza;

considerato che l'eccezionale incremento dei flussi di persone migranti in ingresso sul territorio nazionale attraverso le rotte del Mediterraneo ha determinato un considerevole aumento del carico di lavoro per i mezzi e gli uomini del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera;

rilevata l'esigenza di superare le criticità connesse alle attuali dinamiche di reclutamento dei volontari in servizio permanente che prevedono l'alimentazione del ruolo del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera solo attraverso l'immissione dei volontari in ferma prefissata triennale (VFT), al termine del periodo di ferma complessivo di sei anni,

esprime

**PARERE FAVOREVOLE**

*con la seguente osservazione:*

si valuti l'opportunità di alimentare il ruolo dei volontari in servizio permanente presso Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera attraverso concorsi straordinari aperti ad ogni avente titolo, ampliando in tal modo la platea dei concorrenti, in aggiunta all'attuale dinamica di reclutamento, al fine di supportare lo sforzo operativo di tutte le attività del Corpo connesse al fenomeno migratorio.