

Senato della Repubblica
 XIX
Legislatura

Fascicolo Iter
DDL S. 828

Norme per la revisione del servizio pubblico nella comunicazione audiovisiva e radiofonica sui diversi
media

19/05/2025 - 15:08

Indice

1. DDL S. 828 - XIX Leg.	1
1.1. Dati generali	2
1.2. Testi	3
1.2.1. Testo DDL 828	4
1.3. Trattazione in Commissione	10
1.3.1. Sedute	11
1.3.2. Resoconti sommari	12
1.3.2.1. 8^ Commissione permanente (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica)	13
1.3.2.1.1. 8^ Commissione permanente (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica) - Seduta n. 141(pom.) dell'08/10/2024	14
1.3.2.1.2. 8^ Commissione permanente (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica) - Seduta n. 144(ant.) del 22/10/2024	31

1. DDL S. 828 - XIX Leg.

1.1. Dati generali

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

1.2. Testi

1.2.1. Testo DDL 828

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

Senato della Repubblica XIX LEGISLATURA

N. 828

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori **DE CRISTOFARO**, **CUCCHI** e **MAGNI**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 28 LUGLIO 2023

Norme per la revisione del servizio pubblico nella comunicazione audiovisiva e radiofonica sui diversi *media*

Onorevoli Senatori. - La RAI - Radiotelevisione italiana Spa, di seguito « RAI », è un bene comune. Mentre tornano forti i venti della cavalcata della destra e di un indebolimento strutturale dell'azienda, i presentatori del presente disegno di legge intendono affermare il carattere fondativo per la cittadinanza digitale del servizio pubblico radiotelevisivo. Da una parte, il neocapitalismo un po' sovranista e un po' populista sotteso alle ipotesi governative, dall'altra il progetto partecipato da tante associazioni e fonti sociali qui riassunto. Il testo, infatti, è il frutto di un lungo e meticoloso lavoro del *MoveOn-Italia*. La Rai ai cittadini, movimento di cittadini che, sull'onda dell'esperienza venuta dagli Stati Uniti d'America, ha promosso e condotto un tavolo di approfondimento da cui è emerso lo schema fatto proprio dai presentatori.

Le ragioni profonde, in grado di conferire legittimità alla RAI quale servizio pubblico, non possono più risiedere nella finitezza delle risorse tecniche e nell'arretratezza dello sviluppo del settore: i motivi dell'originaria scelta italiana ed europea. Entrambe le premesse storiche degli antichi monopoli di Stato, divenuti poi servizi pubblici, sembrano oggi superate dalla molteplicità dei canali diffusivi e da un rigoglioso sviluppo dell'ambiente crossmediale.

Perché, allora, il servizio pubblico appare ora persino più importante di quanto fosse nelle precedenti età mediatiche? La risposta sta proprio nel carattere ormai pervasivo dell'informazione, motore e protagonista della stagione del capitalismo cognitivo e delle piattaforme. Una RAI pubblica ma non statalista o assistita, pluralista ma non lottizzata, insediata nel mercato ma non commerciale è il sottotesto del disegno di legge.

L'articolato è centrato specificamente sul modello di *governance*, diminuendo sensibilmente nella gestione dell'apparato la presenza di esponenti di diretta espressione politica e favorendo, invece, l'ingresso pieno nel vertice di espressioni della società civile.

I riferimenti presi ad esempio sono quelli della Germania, della Spagna e della Gran Bretagna, nonché della legge emanata in Argentina nel 2009.

Tra i diversi poteri e l'azienda pubblica si introduce una sorta di intercapedine, il Consiglio per le garanzie del servizio pubblico, che costituisce la difesa attiva dai tentativi di minare indipendenza e autonomia. Il doppio livello - governo e indirizzo/gestione - risponde alla vasta richiesta di tutelare sia i professionisti che vi lavorano sia i cittadini utenti della RAI.

Non esistono, ovviamente, né una soluzione definitiva né una formula magica, ma la rottura della *routine* censoria e omologante è indispensabile. Dobbiamo valorizzare il pensiero critico e liberarci dai controlli burocratici.

Il testo porta a sintesi un dibattito annoso e riprende i temi e lo spirito di varie ipotesi pur depositate nelle Assemblee parlamentari e mai giunte al varo definitivo.

Il nostro sforzo ha solide fondamenta nella Costituzione, nella normativa nazionale e dell'Unione europea, oltre che nel Protocollo n. 29 sul sistema pubblico di radiodiffusione negli Stati membri,

allegato al Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, nonché nella raccomandazione del Comitato dei ministri del Consiglio d'Europa del 15 febbraio 2012 *On public service media governance*, alle recenti raccomandazioni in materia.

La sequenza normativa italiana è lunga: dalla legge di riforma n. 103 del 1975 che spostò dal Governo al Parlamento la collocazione sistemica della RAI, alla legge n. 206 del 1993 che attribuì ai Presidenti della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica il potere di nomina del consiglio di amministrazione, alla controriforma della legge Gasparri del 2004 che ripristinò il ruolo assoluto dei partiti. Fino alla legge voluta dal governo presieduto da Matteo Renzi (legge n. 220 del 2015), che attribuì all'esecutivo la facoltà di indicare l'amministratore delegato capovolgendo un'antica tradizione. Sono fonti intrecciate a un gelatinoso e complesso flusso giuridico, spesso in contraddizione con il dettato costituzionale.

Per questo è urgente cambiare strada, riconsegnando alla RAI l'autentica funzione di servizio pubblico. Nella cultura di massa non è certo un obiettivo scontato, anzi: in questi ultimi anni la discussione si è spostata dalla necessaria riforma delle leggi vigenti sulla RAI e delle norme sul conflitto di interessi alla colpevole disattenzione sul futuro dell'ambiente mediale.

Il berlusconismo - anche senza il padre fondatore - ha fatto breccia.

Molti non credono, ormai, alla necessità che permanga un'istituzione deputata alla realizzazione di una particolare missione nel settore.

A un simile stato di cose hanno contribuito il generale sfavore verso il pubblico e, soprattutto, la feroce spartizione partitica unita alla stessa mediocre gestione industriale dell'azienda.

La nostra volontà è quella di rendere la RAI più moderna e insediata nell'infosfera, liberata dal giogo politico che l'ha rovinata e dall'attacco in corso.

Dunque, serve una rinnovata legittimazione, collegata ad un cambio di paradigmi e di forme di *governance*, agendo sulle diverse piattaforme e usufruendo dei vari *device*. Il moltiplicarsi delle offerte rende ancora più urgente una democratica mano pubblica, che intenda tutelare il racconto della realtà contro il ricorso alle *fake*.

L'età degli algoritmi e dell'intelligenza artificiale ci interpella sulla necessità indifferibile di declinare l'azienda come un effettivo bene comune, un navigatore nel traffico affrancato dalle logiche della peggior politica, delle *lobby* e dei salotti.

Ci possono essere tanti soggetti che svolgono un ruolo proficuo sul piano del pluralismo informativo o delle proposte generaliste e specializzate.

Tuttavia, non saremo mai sicuri che tale condizione, in assenza di un compiuto servizio pubblico, sia sufficiente a riempire un decisivo diritto di cittadinanza.

È un problema che risulta con evidenza pure nell'accesso ai contenuti. Assistiamo sempre di più a processi comunicativi in cui i prodotti di pregio sono a pagamento. Le tecnologie già presentano di per sé una questione di inclusività sociale, o perché tecnicamente costose o perché difficili da usare, oppure perché materialmente non raggiungono tutti i cittadini. Se a una simile situazione si aggiunge il costo dei contenuti, si rischia di avere due società dell'informazione: una che gode di una partecipazione informata o di prodotti di qualità e un'altra che deve accontentarsi di un'offerta scadente, caratterizzata da un forte peso della pubblicità e da uno sbrigativo trattamento dei dati personali.

Le norme proposte, che vanno dalla definizione del ruolo del servizio pubblico e della sua missione, al concetto di bene comune - parola che per la prima volta compare in un'ipotesi di riforma della RAI -, alla previsione di un consiglio che nomina l'organo di amministrazione, al canone collegato al reddito, sono espressione e voce delle istanze di pezzi della società e del mondo professionale a noi arrivate. Il cittadino e la cittadina sono il centro del sistema e hanno il pieno diritto di chiedere direttamente al giudice - in caso di controversia - la loro tutela. Nessuna zona franca. Nessuna esclusione.

Qualità per tutte e per tutti. Democrazia digitale.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Finalità)

1. La presente legge provvede alla regolazione del servizio pubblico nella comunicazione audiovisiva e radiofonica sui diversi *media*.

Art. 2.

(Principi)

1. L'accesso alla comunicazione è un diritto fondamentale. Nel sistema della comunicazione e nei mercati che lo compongono sono garantiti il pluralismo, la libertà di accesso e l'assenza di posizioni dominanti o monopolistiche.
2. Il servizio pubblico, quale strumento essenziale per realizzare un'effettiva libertà di accesso alla comunicazione audiovisiva, tutela un bene comune, il quale si caratterizza per la promozione dello sviluppo democratico, sociale e culturale, dei diritti umani di ogni società e in particolare del diritto di ogni cittadino di ricevere e diffondere informazioni, idee e opinioni mediante un accesso non discriminatorio a tutte le piattaforme di trasmissione disponibili. Il servizio pubblico preserva il pluralismo dei mezzi di comunicazione.
3. Le attività di comunicazione nei diversi *media*, realizzate dall'operatore del servizio pubblico e da soggetti privati, sono svolte nel rispetto degli articoli 2, 3, 15, 21, 41, 43 e 117 della Costituzione, dell'articolo 10 della Convenzione europea per la salvaguardia dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali, firmata a Roma il 4 novembre 1950, di cui alla legge 4 agosto 1955, n. 848, e degli altri principi di cui alla medesima Convenzione, dell'articolo 11 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, del diritto dell'Unione europea, nonché del Protocollo n. 29 sul sistema di radiodiffusione pubblica negli Stati membri allegato al Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.
4. La libera attività economica nel settore dei *media* audiovisivi è esercitata nel rispetto dei principi del pluralismo e della concorrenza stabiliti dall'Unione europea ai sensi dell'articolo 102 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, salvaguardando l'universalità dell'accesso alle reti.
5. Il servizio pubblico è svolto in piena indipendenza e autonomia editoriale, amministrativa e finanziaria.

Art. 3.

(Attività generali)

1. Il servizio pubblico assicura livelli adeguati di accesso alle diverse opportunità tecnologiche, all'informazione indipendente e ai prodotti della comunicazione, indipendentemente dalle condizioni sociali e dalla capacità di spesa di ciascun cittadino.
2. Il servizio pubblico promuove la cultura, la conoscenza e le produzioni nazionali e assicura adeguate modalità per la realizzazione di nuove forme di comunicazione anche da parte dei cittadini.

Art. 4.

(Organi e amministrazione della società RAI Spa)

1. Il servizio pubblico nei diversi *media* è realizzato da un operatore pubblico, organizzato secondo le modalità stabilite nel presente articolo.
2. Il servizio pubblico è svolto da una società per azioni, denominata RAI Spa, il cui capitale è interamente posseduto dallo Stato. Le azioni della società RAI Spa e delle società controllate sono attribuite allo Stato e non sono cedibili. Il Consiglio per le garanzie del servizio pubblico, di cui all'articolo 6, esercita i poteri dell'azionista e provvede alla nomina e alla revoca dei vertici della società RAI Spa secondo quanto stabilito al comma 5 del medesimo articolo 6.
3. La società RAI Spa è amministrata da un consiglio di amministrazione composto da cinque membri, eletti con voto limitato a tre preferenze dal Consiglio per le garanzie del servizio pubblico, secondo le modalità di cui all'articolo 6, comma 4. Il consiglio di amministrazione dura in carica tre anni; il mandato dei componenti del consiglio di amministrazione non è rinnovabile.

4. I componenti del consiglio di amministrazione eleggono a maggioranza qualificata un soggetto esterno in qualità di direttore generale, sulla base della presentazione di un *curriculum vitae* e di un progetto editoriale.
5. I componenti del consiglio di amministrazione eleggono al loro interno il presidente con voto qualificato. Il presidente convoca il consiglio di amministrazione, fissandone l'ordine del giorno.
6. I componenti del consiglio di amministrazione e il direttore generale sono ascoltati, prima del loro insediamento, in audizione formale presso le competenti Commissioni parlamentari permanenti per l'espressione di un parere.
7. Il consiglio di amministrazione è sottoposto alla sorveglianza del Consiglio per le garanzie del servizio pubblico, al quale riferisce sul proprio operato con una relazione trimestrale.
8. Alla società RAI Spa sono trasferiti ogni anno i proventi derivanti dal canone di abbonamento alle radioaudizioni, di cui al regio decreto-legge 21 febbraio 1938, n. 246, convertito dalla legge 4 giugno 1938, n. 880. Le risorse derivanti dal canone, dalla pubblicità o da altre forme di finanziamento sono utilizzate dalla società RAI Spa al fine di svolgere le diverse attività del servizio pubblico, secondo un modello di separazione contabile.

Art. 5.

(Canone)

1. L'entità del canone di abbonamento di cui all'articolo 4, comma 8, alla società RAI Spa è determinata dall'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sentito il Consiglio per le garanzie del servizio pubblico, di cui all'articolo 6, secondo il criterio della progressività nell'imposizione fiscale generale.
2. Nella dichiarazione dei redditi è determinata la misura del canone di abbonamento di cui al comma 1 secondo i criteri stabiliti ai sensi del medesimo comma 1.

Art. 6.

(Consiglio per le garanzie del servizio pubblico)

1. È istituito il Consiglio per le garanzie del servizio pubblico, di seguito denominato « Consiglio », dotato di autonomia finanziaria e di un'organizzazione secondo il modello tipico delle autorità indipendenti.
2. Il Consiglio è un organismo rappresentativo delle diverse istanze politiche, sociali e culturali del Paese nel settore dei *media* audiovisivi e radiofonici e opera per garantire e tutelare il bene comune del servizio pubblico sui diversi *media*.
3. Il Consiglio svolge le attività necessarie per la realizzazione di un pieno diritto di accesso alle piattaforme di comunicazione del servizio pubblico da parte di tutti i cittadini.
4. Il Consiglio nomina i membri del consiglio di amministrazione della società RAI Spa a seguito di selezione mediante avviso pubblico. La selezione è svolta da un'apposita commissione nominata dal Consiglio, che è tenuta a dare specifica motivazione delle scelte operate in modo da garantire il possesso da parte dei candidati di comprovate esperienze professionali in attività economiche, giuridiche o della comunicazione. I candidati presentano alla commissione di selezione un progetto di sviluppo per la società RAI Spa che tiene conto di quanto stabilito dagli articoli 2 e 3.
5. Il Consiglio:
 - a) determina gli indirizzi generali sulla programmazione definiti dai principi di cui all'articolo 2;
 - b) vigila sulla completa realizzazione degli obblighi del servizio pubblico; in particolare, riceve dal consiglio di amministrazione della società RAI Spa le relazioni sui programmi trasmessi e ne accerta la rispondenza agli indirizzi generali definiti dall'articolo 2;
 - c) revoca i consiglieri di amministrazione della società RAI Spa sulla base di criteri stabiliti dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui al comma 8 del presente articolo, tenendo conto di quanto definito dagli articoli 2 e 3;

- d) indica i criteri generali per la formazione di piani annuali e pluriennali di spesa e di investimento facendo riferimento al contratto di servizio stipulato tra la società RAI Spa e il Ministero delle imprese e del *made in Italy*;
- e) formula indirizzi generali relativamente ai messaggi pubblicitari, allo scopo di assicurare la tutela del consumatore e la compatibilità delle esigenze delle attività produttive con la finalità di pubblico interesse e con le responsabilità del servizio pubblico radiotelevisivo;
- f) disciplina la trasmissione di appositi programmi televisivi e radiofonici volti a illustrare le fasi del procedimento elettorale relativo all'elezione del Consiglio, con particolare riferimento alle operazioni di voto e di scrutinio;
- g) esercita le competenze della Commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi, di cui alla legge 14 aprile 1975, n. 103. Restano ferme le competenze in materia dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni.
6. Il Consiglio dura in carica tre anni e svolge le proprie attività secondo principi e regole di ampia trasparenza e di partecipazione. Il mandato dei componenti del Consiglio non è rinnovabile.
7. Il Consiglio è composto da ventuno membri, eletti con modalità tali da consentire la loro nomina in tempi diversi. La composizione è così determinata:
- a) tre membri eletti dal Senato della Repubblica e tre dalla Camera dei deputati;
- b) due membri eletti dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano;
- c) un membro eletto dall'Associazione nazionale dei comuni italiani;
- d) un membro eletto dalle associazioni degli artisti registrate nell'elenco di cui al comma 8;
- e) un membro eletto dai produttori di contenuti registrati nell'elenco di cui al comma 8;
- f) cinque membri eletti direttamente dagli utenti del servizio radiotelevisivo in regola con il pagamento del canone, ai sensi di quanto disposto dal comma 9;
- g) un membro eletto dalle associazioni femminili registrate nell'elenco di cui al comma 8;
- h) un membro eletto dalle associazioni rappresentative del mondo dell'istruzione e della ricerca registrate nell'elenco di cui al comma 8;
- i) un membro eletto dalle associazioni e dalle organizzazioni non governative impegnate nella lotta alle mafie e nella promozione della cultura della legalità registrate nell'elenco di cui al comma 8;
- l) un membro eletto dalle associazioni e dalle organizzazioni non governative ambientaliste registrate nell'elenco di cui al comma 8;
- m) un membro eletto dalle associazioni e dalle organizzazioni non governative impegnate nella promozione e nella tutela dei diritti dell'infanzia e dell'adolescenza registrate nell'elenco di cui al comma 8.
8. Presso la Presidenza del Consiglio dei ministri sono istituiti gli elenchi delle associazioni degli artisti e dei produttori di contenuti, nonché delle associazioni e delle organizzazioni non governative di cui al comma 7, secondo le modalità stabilite con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri da emanare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge. L'iscrizione nell'elenco è condizione essenziale per accedere alla nomina dei componenti del Consiglio di cui al citato comma 7.
9. Gli utenti del servizio radiotelevisivo eleggono i propri rappresentanti nel Consiglio attraverso una procedura telematica sul sito *internet* istituzionale della società RAI Spa, esprimendo due preferenze, per numero di utenza legata al canone, su liste di candidati presentate dalle associazioni dei consumatori e dalle confederazioni sindacali più rappresentative in ambito nazionale; le specifiche modalità della votazione sono stabilite con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui al comma 8.
10. I componenti del Consiglio devono fornire garanzie di totale indipendenza e possedere comprovata esperienza nel settore delle comunicazioni. Tutti i membri di nomina non parlamentare sono ascoltati in audizione formale presso le competenti Commissioni parlamentari permanenti per l'espressione di

un parere.

11. Il Consiglio vigila sull'attuazione del contratto di servizio stipulato tra la società RAI Spa e il Ministero delle imprese e del *made in Italy*.

12. Il Consiglio riferisce ogni sei mesi alle Camere sulle sue attività e in particolare sull'attività della società RAI Spa e sugli obiettivi alla stessa affidati mediante il contratto di servizio con il Ministero delle imprese e del *made in Italy*, per una piena realizzazione degli obblighi di servizio pubblico.

Art. 7.

(Incompatibilità delle cariche)

1. Il direttore generale, i componenti del Consiglio e del consiglio di amministrazione di cui all'articolo 4, comma 3, e i candidati iscritti nelle liste di cui all'articolo 6, commi 8 e 9, non possono aver ricoperto incarichi politici, parlamentari o di Governo, anche in ambito regionale e comunale, né all'interno di società controllate direttamente o indirettamente dalle regioni o dagli enti locali ovvero essere stati componenti del collegio di un'autorità indipendente nei tre anni precedenti la nomina, ovvero essere portatori di interessi in conflitto con gli interessi materiali e morali della società RAI Spa. Devono fornire ogni garanzia di indipendenza e possedere comprovata esperienza nel settore delle comunicazioni, in particolare in campo giuridico, economico o umanistico. Nel caso in cui siano lavoratori dipendenti, essi sono, a richiesta, collocati in aspettativa non retribuita per tutta la durata del mandato.

2. Per l'anno successivo alla scadenza del mandato, i soggetti di cui al comma 1 non possono ricoprire cariche all'interno di società legate alla società RAI Spa o controllate, direttamente o indirettamente, dalla stessa.

3. I soggetti di cui al comma 1 non devono essere stati oggetto di sentenza passata in giudicato in procedimenti di natura penale.

Art. 8.

(Tutela nell'accesso alla comunicazione)

1. Ogni cittadino può rivolgersi al giudice naturale per la tutela del suo diritto fondamentale all'accesso alla comunicazione del servizio pubblico, come definito dall'articolo 2.

Art. 9.

(Disposizione finale)

1. È soppressa la Commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi, di cui alla legge 14 aprile 1975, n. 103.

1.3. Trattazione in Commissione

1.3.1. Sedute

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

Non e' stato possibile includere la seguente risorsa:

http://stagedrupal2018.senato.intranet/node/71664/printable/print?tab=trattazioni_commissione&did=57380

1.3.2. Resoconti sommari

**1.3.2.1. 8[^] Commissione permanente
(Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori
pubblici, comunicazioni, innovazione
tecnologica)**

1.3.2.1.1. 8^a Commissione permanente (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica) - Seduta n. 141(pom.) dell'08/10/2024

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

**8^a Commissione permanente
(AMBIENTE, TRANSIZIONE ECOLOGICA, ENERGIA, LAVORI PUBBLICI,
COMUNICAZIONI, INNOVAZIONE TECNOLOGICA)**

MARTEDÌ 8 OTTOBRE 2024

141^a Seduta

Presidenza del Presidente

[FAZZONE](#)

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

La seduta inizia alle ore 13,40.

IN SEDE CONSULTIVA

[\(Doc. CCXXXII, n. 1\)](#) Piano strutturale di bilancio di medio termine - Italia 2025-2029

(Parere alla 5^a Commissione. Seguito e conclusione dell'esame. Parere favorevole)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 1^o ottobre.

Il [PRESIDENTE](#) comunica che i senatori Irto, Basso e Fina hanno presentato uno schema di parere alternativo, pubblicato in allegato, al quale aggiunge la firma la senatrice [Aurora FLORIDIA](#) (*Misto-AVS*).

Non essendovi richieste di intervento in discussione generale, il relatore [SIGISMONDI](#) (*FdI*) formula una proposta di parere favorevole.

La senatrice [DI GIROLAMO](#) (*M5S*) preannuncia il voto contrario del suo Gruppo sulla proposta di parere del relatore. Il documento iscritto all'ordine del giorno, infatti, non reca misure idonee a favorire una reale crescita del Paese, come peraltro emerso dall'audizione della presidente dell'Ufficio parlamentare di bilancio presso la Commissione di merito.

La ripresa economica è legata esclusivamente all'implementazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza, che tuttavia il Governo non ha mai sostenuto e le cui risorse non riesce a spendere. Inoltre la rimodulazione delle accise sul carburante *diesel* e l'introduzione di nuove accise sulle ricariche dei veicoli elettrici (riportate dagli organi di stampa ma che non si evincono testualmente nel documento) avrebbero ulteriori effetti negativi sull'economia.

Il senatore [IRTO](#) (*PD-IDP*) dichiara il voto contrario del suo Gruppo per le ragioni illustrate nello schema di parere alternativo delle quali dà conto, osservando innanzitutto come il Piano strutturale di bilancio presentato dal Governo sia un documento debole e di corto respiro, tarato sul ciclo politico elettorale, senza stimoli sul fronte degli investimenti e privo di ambizioni e strategie per rafforzare la crescita e per ridurre le disuguaglianze sociali. Peraltro, i comparti della spesa pubblica che saranno oggetto di abolizione, revisione e rimodulazione soffriranno in maniera rilevante ed in tale contesto, oltre alle amministrazioni centrali e agli enti territoriali, un contributo rilevante pende sulla "riduzione

del ruolo delle detrazioni fiscali" e sui "bonus edilizi" per i quali è previsto un consistente ridimensionamento.

Emergono inoltre diverse contraddizioni in relazione agli obiettivi e ai contenuti descritti nel capitolo delle Riforme rispetto alla realtà dei provvedimenti finora adottati dal Governo. Tale distanza emerge ad esempio sul fronte della giustizia e delle politiche ambientali, poste in secondo piano pur a fronte dei catastrofici cambiamenti climatici in atto e delle conseguenze disastrose sui territori e sulle produzioni. Non è peraltro fatto alcun accenno significativo al trasporto pubblico, salvi i richiami agli interventi previsti nel PNRR, senza prefigurare alcun intervento di rilievo nella prossima legge di bilancio. L'aumento delle accise sui carburanti *diesel* avrà poi un impatto fortemente negativo sul trasporto privato, con conseguente pesante aggravio di costi, stimati in circa 3 miliardi di euro complessivi, a carico in massima parte delle imprese.

Preoccupano, infine, la vendita dei pacchetti azionari di rilevanti *asset* pubblici (come le Ferrovie dello Stato e l'Enel), nonché il rischio concreto di mancare gli obiettivi fissati dal PNRR con il bando "Italia a 1 Giga" e la mancata trattazione di tematiche fondamentali in materia di innovazione, con particolare riferimento all'implementazione dell'intelligenza artificiale.

Poiché nessun altro chiede di intervenire, il [PRESIDENTE](#), previa verifica del numero legale, pone ai voti la proposta di parere favorevole del relatore, che viene approvata dalla Commissione.

Risulta pertanto preclusa la votazione dello schema di parere alternativo a firma dei senatori Irto, Basso, Fina e Aurora Floridaia.

IN SEDE REDIGENTE

[\(162\)](#) GASPARRI. - Modifiche al testo unico dei servizi di media audiovisivi, di cui al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 208

[\(199\)](#) NICITA. - Disposizioni in materia di servizio pubblico radiotelevisivo

[\(611\)](#) Mara BIZZOTTO e altri. - Modifiche al testo unico dei servizi di media audiovisivi, di cui al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 208, in materia di servizio pubblico radiofonico, televisivo e multimediale, riduzione e abolizione del canone di abbonamento e disciplina della società concessionaria del servizio pubblico

[\(631\)](#) MARTELLA. - Modifiche al testo unico di cui al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 208, in materia di servizio pubblico radiotelevisivo

[\(828\)](#) DE CRISTOFARO e altri. - Norme per la revisione del servizio pubblico nella comunicazione audiovisiva e radiofonica sui diversi media

[\(1242\)](#) Dolores BEVILACQUA e altri. - Modifiche alla disciplina della governance della RAI - Radiotelevisione italiana S.p.a.

(Seguito della discussione congiunta dei disegni di legge nn. 162, 199, 611, 631 e 1242, congiunzione con la discussione del disegno di legge n. 828 e rinvio)

Prosegue la discussione congiunta, sospesa nella seduta del 1° ottobre.

Il relatore [ROSSO](#) (FI-BP-PPE), anche a nome del relatore Fazzone, illustra il disegno di legge n. 828, volto a regolare il servizio pubblico nella comunicazione audiovisiva e radiofonica sui diversi media.

Il provvedimento detta, in primo luogo, una serie di principi in materia di accesso alla comunicazione audiovisiva e prevede poi l'istituzione del Consiglio per le garanzie del servizio pubblico, un'autorità indipendente che opera per garantire e tutelare il bene comune del servizio pubblico sui diversi media e che, tra l'altro: nomina i membri del consiglio di amministrazione della RAI; determina gli indirizzi generali sulla programmazione; vigila sulla completa realizzazione degli obblighi di servizio pubblico ed esercita le competenze della Commissione di vigilanza RAI, che viene conseguentemente soppressa.

Il Consiglio è composto da 21 membri, di cui: tre eletti dal Senato e tre dalla Camera; due eletti dalla Conferenza Stato-regioni; uno dall'ANCI; uno dalle associazioni di artisti; uno dai produttori di contenuti; cinque dagli utenti del servizio radiotelevisivo in regola con il pagamento del canone; uno da associazioni femminili; uno dalle associazioni rappresentative del mondo dell'istruzione e della ricerca; uno dalle associazioni e dalle organizzazioni non governative impegnate nella lotta alle mafie e nella promozione della cultura della legalità; uno dalle associazioni e dalle organizzazioni non

governative ambientaliste; uno dalle associazioni e dalle organizzazioni non governative impegnate nella promozione e nella tutela dei diritti dell'infanzia e dell'adolescenza.

Il disegno di legge apporta poi una serie di modifiche alla disciplina della *governance* della RAI, senza tuttavia novellare il Testo unico per la fornitura dei servizi di media audiovisivi.

Si prevede, in primo luogo, che il capitale della RAI sia interamente posseduto dallo Stato e che le azioni della RAI e delle società controllate siano attribuite allo Stato e non siano cedibili. Il Consiglio per le garanzie del servizio pubblico esercita i poteri dell'azionista e, come anticipato, provvede alla nomina e alla revoca dei vertici della RAI.

La società RAI è quindi amministrata da un consiglio di amministrazione composto da cinque membri, eletti dunque dal Consiglio per le garanzie del servizio pubblico. I componenti del consiglio di amministrazione eleggono a maggioranza qualificata un soggetto esterno in qualità di direttore generale. Inoltre, i componenti del consiglio di amministrazione e il direttore generale sono ascoltati, prima del loro insediamento, in audizione formale presso le competenti Commissioni parlamentari permanenti per l'espressione di un parere.

Il disegno di legge prevede infine che l'entità del canone RAI sia determinata dall'AGCOM, secondo il criterio della progressività nell'imposizione fiscale generale.

In conclusione, l'oratore propone di congiungere il disegno di legge in questione ai disegni di legge incardinati la settimana scorsa e di attendere anche l'assegnazione del disegno di legge presentato recentemente dal Gruppo di Italia Viva prima di procedere alla fissazione di un termine per l'indicazione di eventuali soggetti da audire.

Il [PRESIDENTE](#) propone quindi la congiunzione del disegno di legge n. 828 con i disegni di legge nn. 162 e connessi.

La Commissione conviene.

La senatrice [DI GIROLAMO](#) (M5S), nel sottolineare che la materia è oggetto di numerose iniziative legislative provenienti sia dalle forze politiche di maggioranza che da quelle di opposizione, invita il Presidente a valutare l'opportunità di nominare, accanto ai due relatori di maggioranza, anche un relatore di minoranza. Chiede inoltre se la Presidenza e i relatori abbiano già riflettuto su come si debba svolgere l'*iter* legislativo delle proposte in esame.

Il [PRESIDENTE](#) si riserva di approfondire le questioni poste dalla senatrice Di Girolamo una volta che sarà conclusa la fase di incardinamento dei disegni di legge.

Il seguito della discussione congiunta è quindi rinviato.

IN SEDE CONSULTIVA SU ATTI DEL GOVERNO

Schema di decreto ministeriale concernente il riparto dello stanziamento iscritto nel capitolo 1551 dello stato di previsione del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica per l'anno 2024, relativo a contributi ad enti, istituti, associazioni, fondazioni ed altri organismi (n. 201)

(Parere al Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, ai sensi dell'articolo 1, comma 40, della legge 28 dicembre 1995, n. 549. Seguito e conclusione dell'esame. Parere favorevole)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 1° ottobre.

Il [PRESIDENTE](#) constata che non vi sono iscritti a parlare in sede di discussione generale.

La relatrice [PETRUCCI](#) (FdI) formula quindi una proposta di parere favorevole.

La senatrice [DI GIROLAMO](#) (M5S) domanda alla relatrice delucidazioni sulla riduzione dello stanziamento ripartito dall'atto del Governo in titolo.

La relatrice [PETRUCCI](#) (FdI) ricorda che la riduzione dello stanziamento è prevista dalla legge di bilancio, ma rileva che le conseguenti riduzioni previste in sede di riparto concernono principalmente le somme relative alle premialità, laddove, per contro, le risorse destinate ai progetti restano completamente salvaguardate.

Poiché nessuno chiede di intervenire per dichiarazione di voto, il [PRESIDENTE](#), previa verifica del numero legale, pone ai voti la proposta di parere favorevole della relatrice, che viene approvata.

Schema di decreto legislativo recante disciplina in materia di regimi amministrativi per la produzione di energia da fonti rinnovabili (n. 187)

(Parere al Ministro per i rapporti con il Parlamento, ai sensi dell'articolo 26, commi 4, 5, 6 e 7, della

legge 5 agosto 2022, n. 118. Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 24 settembre.

Il [PRESIDENTE](#) informa la Commissione della presentazione, da parte del Gruppo MoVimento 5 Stelle, di uno schema di parere alternativo, pubblicato in allegato.

Rende quindi noto che, non essendo ancora pervenuta l'intesa in Conferenza unificata, la Commissione non è ancora autorizzata ad esprimersi.

Appreziate le circostanze, rinvia dunque ad altra seduta l'esame dell'atto del Governo in titolo.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

IN SEDE CONSULTIVA

[\(1184\)](#) Disposizioni per la semplificazione e la digitalizzazione dei procedimenti in materia di attività economiche e di servizi a favore dei cittadini e delle imprese

(Parere alla 1^a Commissione. Esame e rinvio)

Il relatore [SIGISMONDI](#) (*FdI*) illustra i profili di competenza della Commissione, osservando preliminarmente che gli articoli 5, 6 e 7, riproducono, con alcune modifiche, il contenuto degli articoli 1, 2 e 5 del disegno di legge n. 673, d'iniziativa dei senatori Malan e altri, all'esame dell'8^a Commissione.

Nel dettaglio, l'articolo 5 modifica l'articolo 172-*bis* del codice della navigazione, al fine di semplificare le procedure di imbarco e sbarco dei marittimi arruolati su navi dello stesso armatore, qualora, per esigenze di organizzazione del lavoro a bordo, vi sia necessità di far ruotare il personale tra le navi in porti e rade che rientrano nella competenza di diverse autorità marittime. La novella permette all'autorità marittima del porto di partenza o del porto in cui si svolge il servizio di rilasciare un'autorizzazione unica valida in tutti i porti interessati dal servizio, anche se ricompresi nella competenza di altre autorità marittime.

L'articolo 6 modifica invece l'articolo 328 del codice della navigazione sulla forma del contratto di arruolamento, per mettere a regime la disposizione transitoria introdotta nel 2020 che - uniformando il contratto di arruolamento stipulato in Italia a quello stipulato all'estero - ha consentito l'arruolamento da parte del comandante in luogo della procedura più complessa attualmente prevista dal codice.

Secondo la relazione illustrativa, l'arruolamento diretto del marittimo da parte del comandante garantirebbe maggiore facilità di assumere soprattutto in periodo di grande attività turistica, riducendo i tempi necessari per l'arruolamento e l'imbarco di personale marittimo a beneficio della competitività dei servizi resi all'imponente popolazione turistica in transito nel Paese.

L'articolo 7 interviene sull'articolo 331 del codice della navigazione, che disciplina l'arruolamento del comandante in un luogo dove non si trova l'armatore, al fine di consentire la trasmissione in formato elettronico, all'autorità marittima o consolare del porto dove si trova la nave sulla quale deve imbarcarsi il comandante, della dichiarazione di arruolamento resa dall'armatore e di prevedere che la dichiarazione di accettazione del contratto da parte del comandante possa essere resa anche in formato digitale.

L'articolo 8 demanda quindi a un regolamento governativo l'individuazione dei requisiti dei medici e degli infermieri che possono prestare assistenza sanitaria a bordo di navi mercantili nazionali, i modi di selezione, le condizioni di imbarco, i compiti e i percorsi di formazione, con abrogazione della disciplina regolamentare attualmente vigente in materia (commi 1 e 3). Inoltre, si affida ad un regolamento interministeriale l'individuazione delle tipologie di nave che devono dotarsi di cabine per quarantena o isolamento, di locali di medicazione e di un ospedale di bordo, e la definizione delle caratteristiche strutturali e tecniche dei locali all'uopo adibiti (comma 2).

L'articolo 14 interviene sul Testo unico dell'edilizia, introducendo il meccanismo del silenzio-assenso per i permessi di costruire riguardanti immobili sottoposti a vincoli relativi all'assetto idrogeologico, ambientali, paesaggistici o culturali, nel caso in cui per il medesimo intervento siano stati già acquisiti e siano in corso di validità i relativi provvedimenti formali di autorizzazione, nulla osta o altri atti di assenso, comunque denominati, previsti dalla normativa vigente e rilasciati dall'autorità preposta alla cura dei predetti interessi sugli elaborati progettuali oggetto della domanda di permesso di costruire.

L'articolo 30 prevede invece che, anche per i rifiuti accidentalmente pescati e per i rifiuti

volontariamente raccolti nelle acque marine e interne, l'individuazione dei criteri per la cessazione della qualifica di rifiuto (*end of waste*) avvenga in base alle ordinarie procedure previste dal codice dell'ambiente e non - come stabilisce il testo vigente della cosiddetta legge salvamare - sulla base di uno specifico decreto del Ministro dell'ambiente.

L'articolo 31, comma 1, lettera a), sopprime la disposizione che prevede l'adozione di un decreto ministeriale attuativo della cosiddetta *tonnage tax*, regime di tassazione forfetaria per le imprese che operano nel settore marittimo, esercitando le attività di trasporto merci, trasporto passeggeri, soccorso, rimorchio, realizzazione e posa in opera di impianti e altre attività di assistenza marittima da svolgersi in alto mare o altre attività direttamente connesse o strumentali. Secondo la relazione illustrativa, la disciplina di rango primario ha un contenuto precettivo completo e non si ravvisa dunque la necessità di un ulteriore decreto ministeriale.

Il comma 2, sopprime invece il quarto periodo dell'articolo 9, comma 1, del decreto legislativo n. 65 del 2018, che prevede l'adozione di un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri per l'organizzazione del Comitato tecnico di raccordo istituito nell'ambito dell'Agenzia per la cybersicurezza nazionale. Sul punto l'oratore ricorda che il decreto legislativo n. 138 del 2024 - che recepisce la direttiva NIS 2 e sul quale le Commissioni riunite 1^a e 8^a hanno espresso parere favorevole con osservazioni lo scorso 24 luglio (atto del Governo n. 164) - dispone l'abrogazione del suddetto decreto legislativo n. 65 del 2018 a decorrere dal 18 ottobre.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

(1192) Misure per la semplificazione normativa e il miglioramento della qualità della normazione e deleghe al Governo per la semplificazione, il riordino e il riassetto in determinate materie
(Parere alla 1^a Commissione. Esame e rinvio)

La relatrice **FAROLFI** (*FdI*) illustra il disegno di legge composto da quattro capi e da dodici articoli. Nel dettaglio, il capo I prevede che il Governo, entro il 30 giugno di ogni anno, presenti alle Camere un disegno di legge dal titolo: "Legge annuale di semplificazione normativa", per la semplificazione, il riordino e il riassetto di determinate materie della normativa vigente.

Il capo II reca invece misure volte al miglioramento della qualità della normazione e, segnatamente, disposizioni in materia di: valutazione di impatto generazionale delle leggi; digitalizzazione dell'attività di produzione normativa e adozione in formato digitale dei regolamenti ministeriali.

Nell'ambito del capo III - che reca deleghe al Governo per la semplificazione, il riordino e il riassetto di determinate materie della normativa vigente - riveste quindi specifico interesse per l'8^a

Commissione l'articolo 10, che reca una delega al Governo per la semplificazione, l'aggiornamento e l'integrazione delle disposizioni legislative vigenti che disciplinano il Servizio nazionale della protezione civile e le relative funzioni.

La relazione illustrativa evidenzia che l'esigenza di una delega legislativa in materia di protezione civile nasce dall'accelerazione dello sviluppo tecnico-scientifico, sociale ed economico di questi anni, che ha richiesto al Legislatore un impegno sempre maggiore di adeguamento, allo scopo di perseguire la massima utilità e coerenza delle varie norme di settore alle esigenze della comunità nazionale, al suo sviluppo e ai cambiamenti che la caratterizzano, tra cui prevenire e fronteggiare le varie fattispecie di rischio, alcune delle quali segnate, in questi tempi, da cambiamenti profondi ed evidenti che necessitano di una vigile azione di previsione, prevenzione ed efficace contrasto.

Il capo IV reca, da ultimo, la clausola di invarianza finanziaria.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE

La senatrice **SIRONI** (*M5S*) comunica che il suo Gruppo ha scritto ai Presidenti di Camera e Senato per stigmatizzare l'avvio, da parte della VIII Commissione della Camera dei deputati, di un disegno di legge che - sebbene incentrato sulla specifica questione denominata dai media nei mesi scorsi "Salva Milano" - incide sulla materia della rigenerazione urbana, sovrapponendosi indebitamente all'attività che su tale tema il Senato sta svolgendo da tempo. Riferisce inoltre che il Presidente della Camera dei deputati ha conseguentemente chiesto chiarimenti sul punto al Presidente della VIII Commissione di quel ramo del Parlamento.

Il [PRESIDENTE](#) assicura che approfondirà la questione sollevata dalla senatrice Sironi, acquisendo le opportune informazioni in merito all'attività svolta dalla Camera dei deputati.

IN SEDE CONSULTIVA SU ATTI DEL GOVERNO

Proposta di nomina del dottor Lorenzo Viviani a presidente dell'Ente parco nazionale delle Cinque Terre (n. 53)

(Parere al Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, ai sensi dell'articolo 1, della legge 24 gennaio 1978, n. 14. Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 1° ottobre.

Il [PRESIDENTE](#), ricordato che il parere al Governo dovrà essere reso entro il prossimo 16 ottobre, propone di rinviare il seguito dell'esame della proposta di nomina in titolo alla prossima settimana. La Commissione conviene.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

IN SEDE REFERENTE

(1086) Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, approvato dalla Camera dei deputati - e petizioni nn. [6](#), [103](#), [108](#), [172](#), [217](#), [263](#), [264](#), [265](#), [266](#), [267](#), [268](#), [269](#), [270](#), [271](#), [296](#), [368](#), [382](#), [433](#), [492](#), [649](#), [712](#), [720](#), [754](#), [773](#), [792](#), [876](#), [890](#) e [906](#) ad esso attinenti

(Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 24 settembre.

Il [PRESIDENTE](#) comunica che si potrà dare avvio alla fase di esame degli emendamenti, partendo dall'illustrazione di quelli riferiti all'articolo 1.

Interviene sull'ordine dei lavori il senatore [BASSO](#) (PD-IDP), osservando che, prima di procedere all'illustrazione delle proposte emendative, sarebbe opportuno conoscere gli intendimenti del Governo in relazione alla possibilità di apportare eventuali modifiche al testo approvato in prima lettura dalla Camera dei deputati.

Il sottosegretario FERRANTE ricorda che il disegno di legge è stato oggetto di un ponderato ed approfondito esame presso la Camera dei deputati (dal settembre 2023 al marzo 2024) e che il testo approvato in prima lettura, che ha recepito anche delle proposte di modifica provenienti dalle opposizioni, è frutto di approfondite interlocuzioni con le associazioni di categoria (prime fra tutte quelle rappresentanti le vittime di incidenti stradali). Stante quanto precede, l'approvazione di ulteriori modificazioni al testo, con conseguente esame in terza lettura presso l'altro ramo del Parlamento, darebbe luogo ad un'inopportuna dilatazione dei tempi di esame, tradendo le numerose aspettative manifestate proprio dalle principali associazioni di categoria.

Considerato però che il provvedimento contiene al suo interno delle deleghe al Governo, vi è la disponibilità a considerare l'accoglimento delle proposte dei Gruppi in specifici ordini del giorno (che ben potrebbero recepire il contenuto degli emendamenti reputati più significativi), che l'Esecutivo considererebbe vincolanti ai fini della predisposizione dei successivi decreti delegati.

Il senatore [BASSO](#) (PD-IDP) giudica inaccettabile la posizione rappresentata dal sottosegretario Ferrante. La chiusura del Governo sulla possibilità di modificare il disegno di legge iscritto all'ordine del giorno (il quale, intervenendo sul Codice della strada, incide in maniera rilevante sulla vita dei cittadini), da un lato, vanifica l'ampio lavoro conoscitivo svolto dalla Commissione attraverso un lungo ed articolato ciclo di audizioni (dal quale erano peraltro emerse delle sostanziali criticità nel testo approvato dall'altro ramo del Parlamento) e, dall'altro, dà luogo ad una grave lesione delle prerogative del Senato, ridotto a un ruolo di mera ratifica.

Chiede pertanto, a nome della propria parte politica, di rappresentare al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la richiesta di riconsiderare la propria posizione, osservando che il Gruppo del Partito democratico, pur non nutrendo intenti ostruzionistici, non potrà, stante l'orientamento poc'anzi espresso dal rappresentante del Governo, che ricorrere a tutti gli strumenti consentiti dal Regolamento per sensibilizzare l'Esecutivo su tematiche repute di assoluto rilievo.

Anche ad avviso della senatrice [DI GIROLAMO](#) (M5S) la postura politica assunta dal Governo appare poco comprensibile. Alla luce, peraltro, di quanto rappresentato dalla relatrice Minasi nella seduta del

24 settembre, sembrerebbe emergere una chiara volontà, da parte delle forze politiche che sostengono l'Esecutivo, di definire preventivamente gli indirizzi da adottare nel prosieguo dei lavori in apposite riunioni di maggioranza (come peraltro evidenziato dagli organi di stampa), senza prendere in considerazione le proposte formulate dagli altri Gruppi parlamentari.

La relatrice [MINASI](#) (*LSP-PSd'Az*) osserva che le riunioni di maggioranza costituiscono una fase assolutamente normale dell'*iter* legislativo.

La senatrice [DI GIROLAMO](#) (*M5S*) osserva che il punto non è la legittimità o meno delle riunioni di maggioranza ma la necessità di prevedere un coinvolgimento attivo delle opposizioni al fine di raggiungere un'efficace sintesi politica. Ciò anche alla luce dei numerosi profili critici rappresentati dalle associazioni di categoria nel corso delle audizioni effettuate dalla Commissione.

Il senatore [SIGISMONDI](#) (*FdI*) invita la Commissione a focalizzarsi non solo sulle eventuali criticità del disegno di legge all'esame della Commissione ma su quelle, a suo avviso ben più gravi, del vigente Codice della strada (urge, infatti, rivedere in chiave restrittiva le normative sulla guida in stato di ebbrezza nonché disciplinare puntualmente la guida di nuovi veicoli, come ad esempio i monopattini elettrici, e meglio definire le regole per i neo-patentati).

Stante quanto precede, non è più concepibile, a suo avviso, un'ulteriore dilatazione dei tempi di esame e l'indirizzo rappresentato dal sottosegretario Ferrante opera un giusto bilanciamento tra la necessità di concludere rapidamente l'*iter* del disegno di legge e la possibilità di poter comunque formulare ulteriori indirizzi al Governo per il tramite di specifici ordini del giorno, che saranno recepiti nei futuri decreti delegati.

Anche ad avviso del senatore [ROSSO](#) (*FI-BP-PPE*) la delega contenuta nell'articolo 35 del disegno di legge lascia ampio spazio alla possibilità di futuri interventi migliorativi e concretizza la possibilità di far recepire al Governo le indicazioni formulate dalla Commissione per il tramite di specifici atti di indirizzo (eventualmente concordati attraverso legittime interlocuzioni politiche).

In ragione di ciò, sarebbe pertanto opportuno, a suo avviso, concludere l'esame del provvedimento il più rapidamente possibile, al fine di conferire da subito piena operatività alle numerose disposizioni "salvavita" contenute nella restante parte dell'articolato e che modificano direttamente il vigente Codice della strada.

Conclude preannunciando il ritiro delle proposte emendative presentate dalla propria parte politica, che saranno recepite in appositi ordini del giorno da sottoporre all'accoglimento del Governo.

Il [PRESIDENTE](#) osserva che, per il tramite di interlocuzioni politiche tra tutti i Gruppi parlamentari (sia di maggioranza che di opposizione) ed il Governo, sarebbe possibile individuare le proposte emendative suscettibili di essere recepite in ordini del giorno.

Ad avviso del senatore [FINA](#) (*PD-IDP*), la chiusura del Governo sulla possibilità di apportare modifiche al testo approvato dalla Camera dei deputati concretizza un monocameralismo di fatto chiaramente ostativo ad una discussione serena e costruttiva, nonché tale da vanificare l'ampio ciclo di audizioni svolto dalla Commissione, dando luogo a un grave *vulnus* delle prerogative del Senato.

La relatrice [MINASI](#) (*LSP-PSd'Az*), nel ribadire la necessità di approvare celermente il provvedimento al fine di dare vigenza a quelle disposizioni che recano immediate e positive modifiche al vigente Codice della strada, precisa ancora una volta che non è affatto intenzione della maggioranza escludere le opposizioni dal dibattito politico. Anche le forze politiche di opposizione, infatti, potranno recepire in appositi ordini del giorno i loro emendamenti.

D'altra parte, il ponderato esame del disegno di legge (durato ben otto mesi) presso la Camera dei deputati rende poco giustificabili, a suo avviso, ulteriori dilazioni dei tempi di esame.

Si associa il relatore [DE PRIAMO](#) (*FdI*), osservando che non vi era, da parte delle forze politiche di maggioranza, alcuna preclusione ad approfondire realmente il contenuto del provvedimento, come è dimostrato dal fatto che anche Gruppi di maggioranza hanno presentato emendamenti.

Tuttavia, quanto rappresentato dal sottosegretario Ferrante coniuga perfettamente l'esigenza di concludere in tempi congrui l'esame del disegno di legge con la necessità di garantire a tutte le forze politiche la possibilità di approfondire le problematiche sottese al testo approvato dalla Camera dei deputati.

Il [PRESIDENTE](#), preso atto delle risultanze del dibattito, osserva che si potrebbe avviare una proficua interlocuzione tra il Governo, i relatori e tutte le forze politiche al fine di definire puntualmente il contenuto di quegli ordini del giorno che, una volta accolti, lo stesso Esecutivo considererà vincolanti nella stesura dei futuri decreti delegati. Tale modo di procedere, peraltro, valorizzerebbe appieno il lavoro sino ad ora svolto dalla Commissione e favorirebbe altresì il coagularsi di efficaci convergenze politiche sulle tematiche reputate di maggiore interesse.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

POSTICIPAZIONE DELLA SEDUTA DI DOMANI

Il [PRESIDENTE](#) comunica che la seduta della Commissione, già convocata domani, mercoledì 9 ottobre, alle ore 13, è posticipata alle ore 14.

La Commissione prende atto.

La seduta termina alle ore 15.

SCHEMA DI PARERE PROPOSTO DAI SENATORI IRTO, BASSO, FINA E AURORA FLORIDIA SUL DOCUMENTO CCXXXII, N. 1

La Commissione 8^a,

esaminato [il "Piano strutturale di bilancio di medio termine - Italia 2025-2029" \(Doc. CCXXXII, n. 1\)](#);

premesso che,

il Piano strutturale di bilancio di medio termine - Italia 2025 -2029 (PSBMT 2025-2029), il primo redatto a seguito dell'entrata in vigore del nuovo sistema di regole del Patto di stabilità e crescita, è un documento debole e di corto respiro, tarato sul ciclo politico elettorale, senza stimoli sul fronte degli investimenti e privo di ambizioni e strategie per rafforzare la crescita e per ridurre le disuguaglianze sociali;

il PSBMT 2025-2029, delinea:

- un livello della "spesa primaria netta" - nuovo parametro fondamentale del PSC a garanzia della sostenibilità e della tenuta dei conti pubblici - per i prossimi anni con una curva che diverge sensibilmente dalla traiettoria di riferimento comunicata dalla Commissione europea al Governo a seguito dell'apertura della procedura d'infrazione per disavanzo eccessivo nei confronti dell'Italia;
- previsioni largamente ottimistiche sull'andamento dei nostri parametri macroeconomici e di finanza pubblica per i prossimi anni che si discostano sensibilmente dalle più recenti stime di OCSE, FMI, Commissione europea, Istat, Banca d'Italia e UPB;
- un percorso di aggiustamento dei conti pubblici - per un ammontare superiore a 12 miliardi di euro annui su un arco temporale di 7 anni - e di uscita dalla procedura d'infrazione che rischia di incidere pesantemente sia sul fronte della crescita sia sull'andamento degli investimenti e della spesa pubblica per redditi da lavoro, consumi, prestazioni sociali e sanità;
- un Piano di Riforme, ivi comprese quelle di accompagnamento all'aggiustamento strutturale, largamente insoddisfacente, che non affronta adeguatamente le più recenti raccomandazioni specifiche per l'Italia e limitato in buona parte ad una ricognizione di misure già intraprese in attuazione del PNRR e per alcuni aspetti preoccupante in ragione dello scarso impatto delle riforme sulla crescita e per la mancanza di una visione di politiche per lo sviluppo e la modernizzazione, al limite della rinuncia al raggiungimento di risultati ambiziosi per il nostro Paese;
- un accenno del tutto insoddisfacente sulle misure che saranno adottate nella prossima manovra di bilancio, soprattutto sul fronte delle misure di maggiori entrate e di minore spesa che saranno adottate per la copertura finanziaria degli interventi;

considerato che,

la traiettoria di riferimento per la spesa netta trasmessa dalla Commissione europea lo scorso 21 giugno prefigurava per il nostro Paese un tasso di crescita annuo medio della spesa netta pari a 1,5 per cento nel periodo 2025-2031, con un andamento atto a garantire una correzione media annua del saldo primario strutturale di 0,62 punti percentuali del PIL. Nelle indicazioni della Commissione, l'aggiustamento in termini strutturali segue un profilo crescente: nei primi tre anni la correzione richiesta è pari a 0,6 punti percentuali del PIL mentre, a partire dal 2028 e fino al 2030, la correzione

risulta leggermente più alta 0,67 nel 2028, per poi ridursi fino a 0,64 punti percentuali del PIL nel 2030. Il PSBMT 2025-2029, chiaramente tarato su una prospettiva elettorale, presenta un minore aggiustamento complessivo in termini di saldo strutturale rispetto ai valori sottostanti la traiettoria di riferimento e un diverso percorso su base annuale rispetto alla traiettoria della Commissione europea. Sul 2025, il Governo intende conseguire una riduzione più rapida del rapporto tra indebitamento netto e il PIL - con previsione di uscita dalla PDE nel 2027 -, con l'indicazione di un tasso di crescita della spesa netta inferiore di 0,3 punti rispetto a quello preventivato dalla Commissione. Negli anni 2026 e 2027, il tasso di crescita della spesa primaria netta viene fatto salire fino a raggiungere l'1,9 per cento (+0,4 per cento rispetto alla traiettoria suggerita dalla Commissione) nel chiaro intento di avere maggiori spazi di bilancio proprio in coincidenza con le prossime elezioni politiche. Al Governo della prossima legislatura viene così lasciato in eredità il compito di rientrare nella media della spesa netta indicata dalla Commissione europea;

passando al quadro macroeconomico, il PSBMT 2025-2029 appare eccessivamente ottimistico. Nello scenario a legislazione vigente, con riferimento all'anno in corso, l'espansione del PIL della prima metà dell'anno consente, secondo le stime del Governo, di mantenere una previsione di variazione annuale del PIL all'1,0 per cento. La previsione di crescita a legislazione vigente rispetto al DEF risulta invece inferiore di 0,3 punti percentuali nel 2025, invariata nel 2026 e di 0,2 punti percentuali più bassa nel 2027. Le prospettive per il 2025 mostrano un'economia meno dinamica, a causa principalmente di un deciso rallentamento nella crescita degli investimenti. Secondo il Governo, l'espansione del PIL sarà guidata dai maggiori consumi delle famiglie, previsti crescere a un tasso leggermente superiore a quello del PIL. La revisione dei conti economici trimestrali pubblicata dall'Istat in data 4 ottobre 2024, evidenzia una correzione al ribasso del PIL di due decimi di punto per l'anno in corso con un effetto di trascinarsi al ribasso (-0,3 punti) anche sul 2025;

nello scenario macroeconomico programmatico, ancora più ottimistico di quello a legislazione vigente, il Governo stima una crescita del PIL di 1,2 punti percentuali nel 2025 e di 1,1 punti percentuali nel 2026. Le suddette previsioni programmatiche non appaiono suffragate da sufficienti e attendibili valutazioni. I dati indicati nel PSBMT 2025-2029 sono lontani dalle più recenti previsioni elaborate dalle principali istituzioni internazionali e nazionali. Allo stato attuale, le previsioni di crescita del PIL italiano formulate dall'OCSE (settembre 2024) si fermano allo 0,8 per cento nel 2024 (-0,2 punti percentuali rispetto al PSBMT 2025-2029) e all'1,1 per cento nel 2025 (-0,1 punti percentuali). Quelle dell'UPB prevedono una crescita del PIL nel 2025 inferiore di 0,2 punti percentuali rispetto al PSBMT 2025-2029. Ancora più basse le previsioni di crescita formulate dal FMI che stimano il PIL italiano allo 0,7 per cento nel 2024 e allo 0,9 per cento nel 2025;

secondo il Governo, i consumi delle famiglie e il PNRR saranno i fattori fondamentali sottostanti alla crescita stimata per il 2025 e 2026. In tale contesto, l'attuazione completa del PNRR svolge un ruolo fondamentale, e i ritardi che si stanno accumulando possono rappresentare un fattore di debolezza delle previsioni del Governo. Una lettura in controluce del PSBMT 2025-2029 evidenzia, inoltre, che un basso, se non nullo, contributo alla crescita è atteso dai settori produttivi, da *export* e variazione di scorte. I recenti dati su andamento del fatturato e degli ordinativi suggeriscono maggiore prudenza, così come le difficili situazioni di alcuni comparti produttivi, a partire dall'*automotive* e dal settore edilizio;

sul fronte della finanza pubblica, il PSBMT 2025-2029 appare reticente. Per l'anno in corso, l'indebitamento netto è previsto al 3,8 per cento del PIL, con una revisione al ribasso di 0,5 punti percentuali rispetto al valore contenuto nel DEF (4,3 per cento) e in netta riduzione rispetto all'anno precedente. Il *deficit* è previsto poi scendere progressivamente, passando dal 3,8 per cento di quest'anno al 3,3 per cento nel 2025, al 2,8 per cento nel 2026, per poi attestarsi all'1,8 per cento nel 2029. Il saldo primario 2024, risulterebbe già in *surplus* (0,1 per cento del PIL). Il miglioramento rispetto alle stime del DEF deriva, in larga parte, da un profilo delle entrate più vivace delle attese, e, in misura minore, da una riduzione più marcata delle spese. Il rapporto debito/PIL è previsto raggiungere il 135,8 per cento a fine 2024, un livello ben inferiore rispetto al 137,8 per cento previsto nel DEF;

a fronte dei suddetti dati, apparentemente positivi, il PSBMT 2025-2029 omette volutamente di indicare l'andamento delle singole componenti della spesa in conseguenza delle politiche che il Governo intende attuare a partire dalla prossima manovra di bilancio. Il PSBMT 2025-2029 illustra in più passaggi i dati macro della spesa netta ma non la composizione delle singole componenti della spesa su base annua. A legislazione vigente, le spese finali al netto degli interessi sono previste diminuire dal 46,5 per cento del 2024 al 44,4 per cento del 2027. In tale contesto:

- la spesa per i redditi da lavoro dipendente passa dall'8,9 per cento del 2024 al 8,3 per cento del 2027;
- i consumi intermedi sono previsti in calo dal 7,9 per cento del 2024 al 7,6 per cento nel 2027;
- la spesa per prestazioni sociali si riduce dal 20,4 per cento del 2024 al 20,1 per cento nel 2027;
- la spesa sanitaria al 6,3 per cento nel 2024 e nel 2025, si riduce al 6,2 per cento nei due anni;

il PSBMT 2025-2029, rispetto ai precedenti documenti di finanza pubblica, omette inoltre una serie di informazioni e di dati significativi sul fronte della finanza pubblica, a partire da quello fondamentale della spesa a livello dei sottosettori. In merito ai conti pubblici tendenziali non vi sono, poi, tutte le informazioni relative ad alcune annualità e mancano del tutto le stime relative all'evoluzione dei conti strutturali e del debito pubblico, utili ad una corretta valutazione delle politiche di bilancio; dal lato delle entrate, non si può non sottolineare che i dati positivi registrati nel corso degli ultimi mesi sono in larga parte frutto delle misure adottate dai precedenti Governi, a partire dalla fatturazione elettronica e dalla tracciabilità e digitalizzazione dei pagamenti, a cui si aggiungono le misure per rafforzare la riscossione e il recupero dell'evasione fiscale. In tale contesto, emergono preoccupazioni sulle modalità di utilizzo di tali maggiori entrate, incautamente considerate dal Governo di natura permanente; rilevato che,

a fronte delle problematiche economiche e sociali che affliggono il paese, il PSBMT 2025-2029 appare reticente anche sui contenuti della prossima manovra di bilancio;

nel PSBMT 2025-2029, il Governo afferma che il sentiero di crescita della spesa netta nell'orizzonte di previsione del Piano, secondo le stime formulate, consentirebbe di avere lo spazio di bilancio necessario per perseguire gli obiettivi di politica economica e fiscale e per introdurre misure sia dal lato della spesa sia delle entrate. Si tratta di affermazioni a cui non corrisponde nel documento una chiara indicazione in merito alle misure che saranno effettivamente adottate nella prossima legge di bilancio e alle relative coperture finanziarie. Inoltre, preoccupano i rischi sottostanti l'utilizzo delle maggiori entrate attese per il 2024, considerate dal Governo come permanenti, per finanziare parte della nuova manovra. Uno scenario macroeconomico meno favorevole, come prospettato da Istat e Banca d'Italia, rischia di rendere difficile, se non impossibile, il raggiungimento degli obiettivi di riportare l'indebitamento al di sotto del 3 per cento;

sul fronte degli interventi, il Governo si limita ad annunciare nel PSBMT 2025-2029 la conferma del "cuneo fiscale sul lavoro per i lavoratori dipendenti fino a determinati livelli retributivi" e gli interventi a "sostegno delle famiglie più numerose". Eventuali margini fiscali verranno utilizzati per finanziare "interventi inclusi nelle politiche invariate", tra cui il rinnovo dei contratti pubblici e il rifinanziamento delle missioni di pace. Rientrano, altresì, tra gli obiettivi del governo l'incremento dei fondi destinati alla sanità pubblica e il mantenimento del profilo degli investimenti pubblici. Considerando il fabbisogno derivante dal complesso dei suddetti interventi, il Governo annuncia che nella composizione della manovra di bilancio "saranno dunque necessarie misure ulteriori in termini di minori spese o di maggiori entrate";

preoccupano i possibili effetti della manovra di bilancio in via di composizione e gli inevitabili tagli e ricomposizione della spesa che saranno inclusi nell'articolato della manovra e nei capitoli di bilancio. Su tal fronte si palesa una pesante *spending review* per le amministrazioni centrali e periferiche.

Altrettanto pesante il contributo che verrà richiesto sul fronte degli investimenti pubblici. Nessuna rassicurazione vi è, poi, sul fronte della spesa sanitaria dove nulla viene precisato in merito alla spesa programmata per tale settore e al superamento delle difficoltà delle Regioni su tale fronte;

in alcuni passaggi del PSBMT 2025-2029, tuttavia, è possibile ricavare i comparti della spesa pubblica che saranno oggetto di abolizione, revisione e rimodulazione. In tale contesto, oltre alle

amministrazioni centrali e agli enti territoriali, un contributo rilevante pende sulla "riduzione del ruolo delle detrazioni fiscali" e sui "bonus edilizi" per i quali è previsto un consistente ridimensionamento; l'impostazione della manovra, così come prospettata nel Piano, renderà particolarmente difficile ridurre, se non mantenere, la pressione fiscale prevista, a legislazione vigente, al 42,8 per cento nel 2025, al 42,7 per cento nel 2026 e al 42,8 per cento nel 2027. L'annunciata riduzione strutturale delle aliquote d'imposta sui redditi appare di difficile attuazione, anche in ragione della riduzione delle risorse del Fondo per la riduzione della pressione fiscale, alimentato dalle maggiori entrate permanenti, recentemente utilizzate per circa 1 miliardo di euro a copertura del disastroso provvedimento sul concordato preventivo biennale;

constatato che,

le riforme per promuovere la crescita economica e la sostenibilità della finanza pubblica, necessarie per l'estensione a sette anni del periodo di aggiustamento, poggiano su 5 assi prioritari di intervento - giustizia; riforma fiscale; imprese; riforma della PA e miglioramento della spesa pubblica - e con misure di dubbia efficacia in relazione alle esigenze di sviluppo e modernizzazione del Paese; l'impatto di tali riforme sulla crescita del PIL è irrisorio - pari a zero fino a tutto il 2027 - per poi contribuire ad un debole impatto dello 0,1 nel 2028 e a salire molto gradualmente negli anni successivi;

dalla lettura del PSBMT 2025-2029, emergono diverse contraddizioni in relazione agli obiettivi e ai contenuti descritti nel capitolo delle Riforme rispetto alla realtà dei provvedimenti finora adottati dal Governo. Tale distanza emerge ad esempio sul fronte della giustizia e delle politiche ambientali. Mentre nel Piano delle Riforme il Governo annuncia interventi per l'edilizia carceraria, il recente decreto legge n. 92 del 2024 non ha stanziato alcuna risorsa per tale finalità e il decreto legge n. 113 del 2024 ha previsto un taglio di oltre 17 milioni di euro al progetto del PNC relativo alla "Costruzione e miglioramento delle strutture penitenziarie per adulti e minori". Analoghe situazioni si riscontrano anche sul fronte delle politiche ambientali e sulle politiche fiscali, dove è evidente la distanza tra obiettivi e realtà. A fronte dell'esigenza di rispettare gli obiettivi europei su clima e ambiente, gli annunci e le ricette del Governo prefigurano un percorso contrario;

la Riforma fiscale risulta allo stato attuale fallimentare. La riduzione a tre delle aliquote d'imposta è una misura ancora a carattere temporaneo che deve essere ancora tradotta in strutturale, così come numerose altre deleghe conferite al Governo rimaste inattuata per mancanza di risorse. Una delle misure centrali della Riforma, il "concordato preventivo biennale" è un plateale insuccesso del Governo. Da intervento inizialmente orientato a premiare i contribuenti virtuosi e a garantire maggior gettito e maggiore *compliance* fiscale tra contribuenti e fisco, è stato trasformato in misura necessaria di copertura finanziaria e strumento per premiare i contribuenti meno virtuosi e gli evasori. Nonostante i ripetuti interventi volti ad allargare i benefici della misura, il tasso di adesione risulta basso; l'ambiguità delle politiche fiscali del governo emerge in tutta evidenza in relazione ad alcuni interventi che hanno prodotto un pesante aggravio d'imposta per contribuenti ed imprese. I risultati di una recente simulazione Istat mostrano come le misure fiscali indicate nel Decreto legislativo n. 216/2023, relativo alla riforma dell'IRES e delle altre imposte sui redditi, avrebbero nel complesso effetti di cassa negativi sulle imprese, con una maggiorazione del prelievo IRES che raggiungerebbe il 10,2 per cento nel 2024. Il prelievo aumenta in misura più elevata per le imprese appartenenti agli altri servizi (15,6 per cento) e per quelle che, secondo un indicatore di sostenibilità economica e finanziaria, risultano "a rischio" e "fortemente a rischio" (oltre 20 per cento). L'introduzione della deduzione del costo del lavoro per incremento occupazionale interesserà solo il 5,6 per cento delle imprese, mentre il 25,3 per cento delle imprese risulterà svantaggiato dalla soppressione dell'ACE, attraverso la eliminazione della deducibilità della remunerazione figurativa del capitale proprio (nuove azioni e autofinanziamento). I cambiamenti normativi analizzati determinano nel 2024 un'aliquota effettiva mediana del prelievo ai fini IRES sui redditi delle imprese in aumento di un quarto di punto rispetto alla normativa previgente e considerando la componente Irap gravante sui redditi d'impresa, l'aliquota effettiva mediana raggiunge il 24 per cento;

poche novità sono annunciate sul fronte della lotta all'evasione fiscale e al sommerso. Le attività di

contrasto all'evasione, si limitano agli annunci di miglioramento della *tax compliance* dei contribuenti e l'interoperabilità delle banche dati. Il tema dell'evasione fiscale non sembra riconducibile ai soli contratti di locazione a breve a finalità turistica e alla tracciabilità dei pagamenti per alberghi e ristoranti, ma, tra i vari aspetti, alla verifica della coerenza tra redditi disponibili e consumi e alla regolare fatturazione delle operazioni economiche, mentre nessun cenno è fatto all'implementazione delle attività di contrasto all'evasione delle imposte dirette ed indirette, in particolare dell'Iva, che annualmente sottraggono miliardi di euro alle entrate del bilancio pubblico;

in tema di contrasto all'evasione fiscale, le riforme dovrebbero concentrarsi su un'azione di riduzione del *tax-gap* soprattutto in materia di IVA attraverso il potenziamento complessivo, e in direzione di tutti i settori produttivi, del sistema di interscambio, della fatturazione elettronica e dell'incentivazione nell'utilizzo di mezzi di pagamento tracciabili;

per stessa ammissione del Governo, le suddette riforme necessitano di un pacchetto di altri interventi per accompagnare la crescita, che tuttavia poggiano in prevalenza su interventi già inseriti nel PNRR, con poche novità e senza indicazione di risorse aggiuntive rispetto a quelle già a disposizione. Il PSBMT 2024 certifica, pertanto, che gran parte della crescita attesa dipende quasi esclusivamente dall'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) ereditato dalla precedente legislatura, con un apporto trascurabile delle politiche di riforma individuate;

preso atto che,

il PSBMT 2025-2029 è un documento inadeguato e debolissimo nei contenuti, frutto di un accordo al ribasso sulla nuova *Governance* europea sottoscritto dal Governo, con regole complesse da attuare, vincoli e margini di manovra ristretti sul fronte delle politiche;

oltre che reticente in merito ai futuri interventi su importanti ambiti settoriali, risulta del tutto priva di visione e prospettive per le politiche di sviluppo economico del Paese nei prossimi anni di fronte alle importanti sfide che emergono dal turbolento contesto internazionale, e per le politiche del *welfare* e di sostegno alle famiglie, a partire da quelle a basso reddito;

la politica industriale risulta da mesi assente e con effetti disastrosi per il Paese e nessun passaggio è dedicato alla difficile situazione in cui si trovano migliaia di imprese operanti nei settori trainanti della nostra economia. Il settore dell'*automotive* vive una situazione di grave difficoltà e i principali stabilimenti produttivi sono a rischio di continuità operativa e di tenuta per migliaia di posti di lavoro. Prosegue senza soluzioni la crisi del settore acciaio, a cui si aggiunge la difficile situazione nel settore delle telecomunicazioni e di altri settori strategici per l'economia del Paese. Accanto alle difficoltà in atto, il Governo allenta il controllo azionario su importanti imprese di interesse strategico nazionale in favore di soggetti privati e Fondi esteri. In tale ambito il giudizio è fortemente negativo. Preoccupa il destino di importanti *asset* strategici del Paese a fronte dell'obiettivo di 20 miliardi di euro posto dal Governo sul fronte delle privatizzazioni da realizzare nel breve volgere di tre anni. Dopo Monte dei Paschi di Siena, Eni, Poste Italiane e altre, si addensano nubi sul futuro di Ferrovie dello Stato, Enel ed altre importanti aziende a controllo pubblico;

con riferimento alla tematica dei mercati dei capitali a sostegno del finanziamento delle imprese, il PSBMT 2025-2029 evidenzia che la modernizzazione della finanza d'impresa è una fondamentale leva di competitività del Paese e costituisce: "un tassello fondamentale per la realizzazione degli investimenti in digitalizzazione e sostenibilità necessari per raggiungere gli obiettivi strategici posti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza". In tal contesto, la distanza tra le affermazioni contenute nel PSBMT 2025-2029 e i contenuti di quanto fatto da Governo e maggioranza appare abissale e contraria agli interessi delle imprese e al corretto funzionamento del mercato dei capitali e della modernizzazione della finanza d'impresa;

in materia di politica energetica non si intravedono passi in avanti. La diversificazione degli approvvigionamenti e delle fonti energetiche risulta ferma al lavoro svolto dal precedente Governo, tanto che il Paese risulta sempre soggetto agli sbalzi delle quotazioni energetiche sui mercati internazionali;

nessun chiaro accenno è rivolto alle problematiche di funzionamento degli enti locali - che rischiano di essere aggravate dalla prossima manovra di bilancio - a partire dalla riforma della fiscalità municipale

che, come più volte rilevato anche dalle associazioni di rappresentanza degli enti locali, sta attraversando un momento di profonda crisi con conseguente ricadute negative sulle risorse a disposizione degli enti locali necessarie per erogare i servizi in favore dei cittadini residenti; per quanto di competenza della Commissione,

in materia ambientale e di transizione ecologica, nonostante le reiterate raccomandazioni del Consiglio dell'UE nei confronti dell'Italia, nelle quali si raccomanda al nostro Paese di ridurre la dipendenza dai combustibili fossili e razionalizzare le procedure di concessione per accelerare la produzione di energie rinnovabili aggiuntive e sviluppare interconnessioni delle reti elettriche per assorbirla, di aumentare l'efficienza energetica nei settori residenziale e produttivo, di promuovere la mobilità sostenibile, di intensificare le iniziative per la transizione verde, il PSBMT 2025-2029 pone in secondo piano tali tematiche, pur a fronte i catastrofici cambiamenti climatici in atto e le conseguenze disastrose sui territori e sulle produzioni, a partire da quelle agricole, non prevedendo alcuna nuova misura rispetto a quanto già previsto nel PNRR;

nel PSBMT 2025-2029 non si registra l'impegno nell'adozione di interventi per la transizione ecologica e il contrasto alla crisi climatica, di fatto marcando una distanza dalle misure decise nell'ambito del Green New Deal europeo, a partire dal raggiungimento dei *target* di carbonizzazione e neutralità climatica. In materia di politica energetica non si intravedono passi in avanti. La diversificazione degli approvvigionamenti e delle fonti energetiche risulta ferma al lavoro svolto dal precedente Governo, tanto che il Paese risulta ancora soggetto agli sbalzi dei costi energetici; non si intravedono impegni immediati e aggiuntivi rispetto a quelli previsti nel PNRR, sul fronte del contrasto al dissesto idrogeologico e della riqualificazione dei corpi idrici naturali e del reticolo secondario, allo stato attuale messi a dura prova a causa degli eventi climatici estremi. Su tale fronte occorre un adeguato Piano nazionale e investimenti di ampia portata, in grado di risistemare i territori esposti ad alluvioni e frane ed evitare i disastri che si abbattano ormai periodicamente su cittadini ed imprese;

per le misure di riqualificazione energetica e messa in sicurezza sismica degli edifici si prospetta un forte ridimensionamento, con la riduzione degli incentivi e degli interventi che possono usufruire delle agevolazioni; il tema casa e disagio abitativo rimane privo di risposte per far fronte al preoccupante e diffuso disagio abitativo, a partire dall'incremento dell'offerta di alloggi con canone di locazione sociale;

a fronte dei problemi che affliggono il trasporto pubblico, il PSBMT 2025-2029 non dedica alcun significativo passaggio, salvo i richiami agli interventi previsti nel PNRR, e non prefigura alcun intervento di rilievo nella prossima legge di bilancio;

il trasporto ferroviario è in una situazione di grave crisi gestionale ed operativa, in un quadro caratterizzato da annose criticità di carattere territoriale. Persistono, infatti, differenze marcate in termini di qualità e frequenza del servizio offerto tra nord e sud del paese e tra le linee principali e quelle secondarie. La concentrazione degli interventi sulle grandi opere ferroviarie ha distolto l'attenzione rispetto ai vari problemi che affliggono la mobilità quotidiana dei pendolari e ha fatto passare in secondo piano quegli interventi migliorativi indispensabili per la mobilità, quali i raddoppi ferroviari, i passanti e le elettrificazioni, che contribuirebbero in maniera decisiva a migliorare la qualità del trasporto per milioni di utenti. Il divario in termini di età dei treni e qualità delle infrastrutture tra Nord e Sud è sempre più ampio. Al sud l'età media dei convogli è di 18,1 anni, in calo rispetto ai 19,2 anni del 2020, ma ancora molto lontana dai 14,6 anni del nord. In alcune regioni del Sud, come Calabria e Molise, l'anzianità media del parco rotabile si spinge rispettivamente fino ai 21,4 e ai 22,6 anni. Oltre a ciò, si osserva che quattro delle dodici linee ferroviarie peggiori d'Italia si trovano al Sud, così come si registrano nel Mezzogiorno i numeri meno incoraggianti in termini di elettrificazione della rete e tempi di percorrenza. Di tali problematiche non c'è cenno nel PSBMT 2025-2029;

ad aggravare la situazione del trasporto ferroviario vi sono i continui "guasti tecnici" sulle principali linee ferroviarie del Paese, con frequenti interruzioni che dividono in due il Paese. I disagi cronici causati da tali eventi non sono imputabili soltanto al picco delle cantierizzazioni del PNRR, bensì alla

totale assenza di pianificazione, nonché nell'incapacità da parte delle autorità competenti di investire nel servizio ferroviario locale e regionale al fine di minimizzare i guasti e i disagi alla mobilità; la situazione nel settore del trasporto ferroviario che si è venuta a determinare nel corso degli ultimi mesi impone pertanto una profonda riflessione sulle politiche di gestione delle infrastrutture ferroviarie. La manifesta incapacità di far fronte a incidenti e contrattempi, sommata alla totale assenza di visione strategica e sensibilità verso le esigenze dei viaggiatori, certificano l'approccio di corto respiro del Governo rispetto le sfide legate al trasporto su ferro, il quale rappresenta un vettore di sviluppo imprescindibile per le sorti del Paese;

il PSBMT 2025-2029 colpisce duramente le imprese del trasporto privato annunciando il riallineamento delle aliquote delle accise per *diesel* e benzina. Tale riallineamento andrà a colpire le vetture con motorizzazione diesel con conseguente pesante aggravio di costi, stimati in circa 3 miliardi di euro complessivi, a carico in massima parte delle imprese. A fronte di tale ipotesi non sono previsti strumenti per sostenere le imprese del trasporto e la loro transizione verso vetture a più basso impatto di emissioni inquinanti;

in tema di investimenti preoccupa la curva decrescente prevista nei tendenziali a legislazione vigente del PSBMT 2025-2029 e gli sporadici accenni in vista della prossima manovra di bilancio. Nessun passaggio è dedicato alla difficile situazione in cui si trovano migliaia di imprese operanti nei settori trainanti della nostra economia, a partire da quello edilizio, dove numerose imprese sono in una difficile situazione di scarsa liquidità, a cui si aggiunge un calo consistente di lavori;

fra gli obiettivi del Governo rientra quello della dismissione di pacchetti azionari di partecipate pubbliche per un ammontare pari a circa 21 miliardi nell'arco del triennio 2024-2026, corrispondente all'1 per cento del PIL. Nel corso degli ultimi mesi, senza un Piano preciso e in assenza di trasparenza e comunicazione nei confronti del Parlamento, il Governo ha messo in atto una serie di operazioni di dismissione del patrimonio pubblico che destano particolare preoccupazione per il futuro di importanti *asset* strategici del nostro Paese e per le ricadute economiche ed occupazionali derivanti da tali operazioni. Recenti affermazioni di membri del Governo prefigurano, dopo le cessioni che hanno riguardato Monte dei Paschi di Siena, Eni, Poste Italiane e altre, la messa sul mercato di pacchetti azionari di Ferrovie dello Stato, Enel ed altre importanti aziende a controllo pubblico, con conseguente creazione di situazioni potenzialmente contrarie all'interesse nazionale innanzi a casi di cambiamenti della gestione di *asset* italiani strategici oppure di significativo rilievo finanziario ed economico;

il PNRR, con il bando "Italia a 1 Giga", ha affidato lavori pari a 3,4 miliardi di euro a Tim e a Open Fiber, per ampliare, entro il 2026, la rete esistente a banda ultralarga e portare a circa 7 milioni di indirizzi civici distribuiti su tutto il territorio italiano servizi con una velocità di trasmissione di almeno 1 Gbit/s, in linea con gli obiettivi europei della Gigabit society e Digital Compass. Tale soglia di connessione è necessaria per sviluppare reti "*future proof*", ossia prontamente aggiornabili e in grado di soddisfare nel tempo il crescente fabbisogno di connettività per la fruizione di servizi sempre più avanzati, tra cui video streaming lineare 4K/8K, realtà virtuale e aumentata, collaborazione immersiva, *smart working* e formazione a distanza, *cloud computing*, *online gaming*, domotica avanzata, telemedicina, e altro. Il raggiungimento di tali performance ha particolare rilevanza nell'ambito degli obiettivi del PNRR e gli investimenti pubblici programmati, con una serie di mappature del territorio, mirano proprio al raggiungimento di tali obiettivi anche nei "civici grigi" e nei "civici neri". Anche in questo campo, il Governo misura la propria distanza tra annunci e fatti concreti. In alcuni articoli di stampa, non smentiti, è stata recentemente riportata la notizia di una proposta avanzata da Elon Musk, proprietario di Space X e di Starlink, al Governo italiano riguardante la ridefinizione di alcuni capitoli del Piano nazionale di ripresa e di resilienza al fine di assegnare proprio a Starlink il compito di andare a coprire le cosiddette aree grigie, ossia le zone dell'Italia dove la copertura a banda larga o tramite fibra ottica è parziale o limitata. Sempre da notizie di stampa si apprende il Ministero delle imprese e del *made in Italy* sarebbe stato incaricato di occuparsi della suddetta proposta e Cassa Depositi e Prestiti sarebbe stata informata della volontà del Governo di approfondire concretamente questa possibilità. L'eventuale accettazione da parte del Governo della proposta di Starlink rischia di creare molteplici problematiche. Fra le altre, emergono in tutta evidenza: a) il rischio del mancato

raggiungimento degli obiettivi del PNRR "Italia 1 Giga" che prevedono il raggiungimento di una velocità di trasmissione sulla rete ad 1 Gbit/s in tutto il territorio nazionale entro giugno 2026; b) l'ennesima revisione del PNRR e dei progetti con scorporo di risorse in favore di Starlink e l'abbandono dei progetti finalizzati alla copertura fisica delle "aree grigie"; c) la penalizzazione delle aree interne a causa del mancato completamento dell'infrastruttura di rete a banda ultralarga su tutto il territorio nazionale; d) il mancato sviluppo delle reti "future proof" in grado di soddisfare, su tutto il territorio nazionale, il fabbisogno di connettività minima per la fruizione di servizi di sempre più avanzati. il settore delle telecomunicazioni italiano è stato recentemente oggetto del passaggio del controllo dell'infrastruttura di rete da Tim a Fibercop, controllata dalla statunitense KKR, con la perdita del controllo diretto di un *asset* strategico per il Paese. L'eventuale accettazione della proposta Starlink produrrebbe effetti sull'assetto del mercato interno, con ulteriore rischio di tenuta per le aziende del settore. Nel PSBMT non si fa menzione di tale preoccupante situazione che investe la rete fisica e le imprese del settore delle telecomunicazioni; milioni di famiglie sono già transitate, o sono in procinto di entrare, nel libero mercato per la fornitura di energia elettrica senza la previsione di adeguate misure a loro tutela, a partire dalle famiglie economicamente più deboli e ai soggetti vulnerabili. In via generale, sulla base dei dati disponibili, la stipula dei contratti di fornitura di energia elettrica sul libero mercato ha comportato un aggravio di oneri per le famiglie. A fronte di tali difficoltà, il PSBMT 2025-2029 preannuncia che il Governo intende ritirare gradualmente le misure di sostegno connesse agli aumenti dei prezzi dei beni energetici; sul fronte dell'innovazione il PSBMT 2025-2029 non affronta adeguatamente tale importante tematica, pur a fronte dei travolgenti cambiamenti in atto, che vedono avanzare velocemente l'IA, che iniziano ad interessare la PA, le imprese, la formazione e il lavoro, non aggiungendo nulla di particolarmente significativo rispetto a quanto già previsto nel PNRR; tutto ciò premesso, esprime parere contrario.

SCHEMA DI PARERE PROPOSTO DAI SENATORI NAVE, DI GIROLAMO E SIRONI SULL'ATTO DEL GOVERNO N. 187

La Commissione 8^a, esaminato lo schema di decreto legislativo recante "*Schema di decreto legislativo recante disciplina in materia di regimi amministrativi per la produzione di energia da fonti rinnovabili*" (Atto del Governo n. 187); premesso che: l'articolo 26, commi 4-7, della legge 5 agosto 2022, n. 118, ha delegato il Governo ad adottare uno o più decreti legislativi in materia di fonti energetiche rinnovabili, anche ai fini dell'adeguamento della normativa vigente al diritto dell'Unione europea, della razionalizzazione, del riordino e della semplificazione della medesima normativa, della riduzione degli oneri regolatori a carico dei cittadini e delle imprese e della crescita di competitività del Paese; come specificato dal parere del Consiglio di Stato, le semplificazioni introdotte dal provvedimento in esame sembrano complicare ulteriormente l'incerto quadro normativo in materia di regimi autorizzativi per la produzione di energia da fonti rinnovabili. Tali perplessità riguardano anche la scelta dello schema di un Testo Unico e presenta - come precisato nel parere del Consiglio di Stato- una "*tecnica normativa lacunosa*" che non rispetta il procedimento previsto dalla legge delega, con conseguenti vizi sostanziali, anche alla luce dell'assetto costituzionale delle competenze dello Stato e delle Regioni. Inoltre, il predetto testo non risulta correlato alle previsioni in materia della normativa europea che l'Italia è tenuta ad attuare e, in taluni elementi, la tecnica normativa adottata risulta "sostanzialmente antitetica all'obiettivo della semplificazione del quadro normativo nazionale". Di conseguenza, le gravi carenze del presente testo lo espongono a significativi vizi di costituzionalità, amplificando, così, le incertezze sul quadro regolatorio delle fonti rinnovabili; considerato che: il testo in esame distingue tra interventi di nuova autorizzazione e interventi su impianti esistenti senza

specificare quale sia il regime autorizzativo applicabile alle modifiche eseguite sui progetti già in possesso dei titoli abilitativi ma non ancora realizzati al fine di evitare un aggravio degli oneri istruttori. Si auspica, pertanto, che venga applicata agli impianti già abilitati la medesima disciplina prevista per gli interventi già esistenti e che la mera modifica della potenza degli impianti - salvo che non impattino sui profili ambientali e paesaggistici- non sia rilevante al fine della scelta del regime autorizzativo applicabile pertanto si chiede di abrogare il comma 2 della sezione 2 dell'allegato A e dell'allegato B;

l'articolo 1 relativo a regimi amministrativi per la costruzione o l'esercizio di impianti di accumulo di energia da fonti rinnovabili sembra porsi in controtendenza rispetto al tema del repowering e dei sistemi di accumulo, due elementi fondamentali per il raggiungimento degli obiettivi al 2030 in quanto adotta un approccio parcellizzato inserendo singole tipologie di sistemi di accumulo all'interno degli allegati e assoggettandole a differenti discipline autorizzative senza prevedere una norma generale di coordinamento e creando ulteriori dubbi interpretativi. Per quanto riguarda l'ammodernamento e il potenziamento degli impianti rinnovabili già esistenti si introducono nuovi limiti, prevedendo che, qualora essi insistano sui beni oggetto di tutela ai sensi della parte seconda del Codice dei beni culturali e del paesaggio, o in aree naturali protette o all'interno di siti della rete Natura 2000 o su aree o su immobili di notevole interesse pubblico ai sensi del Codice dei beni culturali e del paesaggio, debba essere chiesta la procedura abilitativa semplificata o, nell'ultimo caso, il rilascio dell'autorizzazione dell'autorità preposta alla tutela del vincolo paesaggistico, con parere vincolante della Soprintendenza competente. Tale disposizione appare senza dubbio grave se si considera come l'attuale normativa nazionale consente la realizzazione di alcuni tipi di interventi di ammodernamento e potenziamento degli impianti senza ulteriori autorizzazioni anche in presenza di vincoli paesaggistici;

si auspica la necessità di chiarire la portata retroattiva delle nuove norme, in particolare, stabilire espressamente se esse si applichino anche ai progetti oggetto di iter autorizzativi pendenti al fine di definire anche i conflitti di competenza che possono verificarsi tra amministrazioni dello Stato alla luce delle modifiche introdotte inerenti le competenze relative alle autorizzazioni pendenti; all'articolo 2 (Principi generali), non si rilevano riferimenti a eventuali compensazioni economiche alle amministrazioni locali, quanto agli espropri, corretto sarebbe stato prevederle esplicitamente, a favore solo dei comuni, anche per distribuire i vantaggi del fotovoltaico e favorire il consenso delle comunità locali;

particolarmente problematico è l'articolo 3 del testo che recepisce l'articolo 16-septies della Direttiva europea 2018/2001 (cd. RED II) in quanto foriero di dubbi interpretativi perché omette di specificare che gli impianti FER vanno realizzati nell'interesse della salute e della sicurezza pubblica in relazione all'attività di pianificazione. Si precisa che l'articolo 16-septies della direttiva 2018/2001, prevede che gli stati membri considerino di interesse pubblico prevalente la procedura di rilascio delle autorizzazioni, la pianificazione, la costruzione e l'esercizio degli impianti di produzione di energia rinnovabile compresa la connessione di tali impianti alla rete entro il 21 febbraio 2024 e fino al raggiungimento della neutralità climatica;

l'articolo 6 rubricato "regimi amministrativi", non prevede più la DILA per gli impianti in area idonea sotto 1 MW purché le modifiche apportate non comportino modifiche sostanziali. Si precisa che la disposizione in esame peggiora il quadro in materia di autorizzazioni per gli interventi di efficientamento energetico degli impianti esistenti e autorizzati perché comporterebbe - in mancanza di DILA- alla richiesta di autorizzazioni paesaggistiche e ambientali prescindendo dallo strumento urbanistico. Si auspica il ripristino della DILA in particolare per gli interventi di modifiche non sostanziali;

l'articolo 8, relativo alla procedura abilitativa semplificata (PAS) inerente le opere citate dall'allegato B, dovrebbe prevedere la pubblica utilità, l'indifferibilità e l'urgenza anche per le opere di rete; al comma 2 del suindicato articolo, si prevede che la procedura semplificata è applicabile solo agli impianti agrivoltaici che sono in edilizia libera fino a 10 MW senza specificare, nel testo, in riferimento agli impianti agrivoltaici avanzati e distanti 3 KM dalle aree di destinazione industriale,

artigianale e commerciale di qualsiasi potenza (articolo 6 comma 9-*bis*, decreto legislativo 28/2011) il ricorso alla PAS. Tale omissione rende ancor più incerto per gli operatori individuare la procedura da seguire;

sarebbe opportuno introdurre la possibilità per il proponente di avvalersi di proroghe dei termini per le integrazioni documentali non solo durante la fase prodromica alla dichiarazione di procedibilità della domanda ma anche per le successive fasi endoprocedimentali come già previsto per le procedure di VIA, di cui all'articolo 24 e 27-*bis* del decreto legislativo n. 152/2006;

valutato il parere reso dal Consiglio di Stato;

esprime parere contrario.

1.3.2.1.2. 8^a Commissione permanente (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica) - Seduta n. 144(ant.) del 22/10/2024

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

8^a Commissione permanente (AMBIENTE, TRANSIZIONE ECOLOGICA, ENERGIA, LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI, INNOVAZIONE TECNOLOGICA)

MARTEDÌ 22 OTTOBRE 2024

144^a Seduta

Presidenza del Vice Presidente

[ROSA](#)

indi del Presidente

[FAZZONE](#)

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

Interviene, ai sensi dell'articolo 47, comma 1-bis, del Regolamento, il dottor Lorenzo Viviani.

La seduta inizia alle ore 12,45.

SULLA PUBBLICITA' DEI LAVORI

Il presidente [ROSA](#) comunica che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata richiesta la trasmissione sul canale satellitare e sulla *web-TV* del Senato dell'audizione in programma e che la Presidenza del Senato ha fatto preventivamente conoscere il proprio assenso.

Non essendovi osservazioni, tale forma di pubblicità è adottata per la procedura informativa.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del dottor Lorenzo Viviani nell'ambito della proposta di nomina del Presidente dell'Ente parco nazionale delle Cinque Terre

Il presidente [ROSA](#) rivolge un indirizzo di saluto al dottor Viviani, ringraziandolo per la sua disponibilità e cedendogli contestualmente la parola.

Il dottor VIVIANI illustra innanzitutto il suo *curriculum* professionale, strettamente legato al mare, essendo egli proveniente da una famiglia di pescatori originaria proprio di uno dei borghi delle Cinque Terre.

Dopo la laurea triennale in scienze biologiche (con una tesi sull'interazione tra pesca professionale e cetacei) ed una laurea specialistica in scienze e tecniche del monitoraggio biologico (con una tesi sulla conservazione dello stock di acciughe nel mar Tirreno settentrionale), conseguita quando già svolgeva attività lavorativa a bordo delle imbarcazioni da pesca, egli ha collaborato con numerose associazioni ambientaliste e ha partecipato a una campagna oceanografica frutto della collaborazione tra l'Università di Genova e il CNR. Proprio in virtù del suo profilo tra mondo scientifico e mondo della pesca, è stato poi invitato a partecipare a una spedizione italiana in Antartide per studiare gli effetti dei cambiamenti climatici su alcune specie ittiche.

Da ciò è maturata in lui la volontà di trasferire queste esperienze nel pubblico, tramite l'attività politica - sia in ambito locale (con la candidatura al consiglio comunale di La Spezia), sia a livello nazionale (con l'elezione alla Camera dei deputati e lo svolgimento dell'attività di capogruppo presso la

Commissione agricoltura, che gli ha consentito di approfondire le tematiche relative ai settori agricolo, agroalimentare, della pesca e dell'acquacoltura) - nonché tramite l'insegnamento delle tematiche legate alla tutela dell'ambiente marino nelle scuole primarie e secondarie. Tale ultima attività si è peraltro arricchita con la docenza esercitata presso la prima scuola italiana per pescatori, istituita proprio con lo scopo di rafforzare un mestiere che sta, purtroppo, scomparendo a causa della sua scarsa attrattiva presso le giovani generazioni.

Il *curriculum* professionale è altresì arricchito dalla presenza nel consiglio di amministrazione di Agricat (società che gestisce fondi catastrofali per l'agricoltura), nel nucleo di valutazione e verifica degli investimenti pubblici presso il CIPRESS e da recente attività giornalistica nel settore radiofonico focalizzate sulle tematiche connesse al settore agro-alimentare.

L'oratore si sofferma quindi sulle peculiarità del parco delle Cinque Terre, cogliendo l'occasione per ringraziare la Presidente uscente, Donatella Bianchi, per quanto fatto per questi territori sia in quanto Presidente dell'Ente parco, sia in quanto giornalista. Il parco, infatti, a differenza di altre aree protette, nelle quali si persegue la tutela dell'ambiente dall'attività antropica, vede la propria esistenza strettamente connessa all'attività agricola dell'uomo, che sin dall'alto medioevo ha costruito i terrazzamenti che caratterizzano l'area e che fungono anche da strumento di contrasto al dissesto idrogeologico in un territorio molto fragile. Perdendo il lavoro con cui le comunità curavano il territorio, perdendo l'agricoltura, si perdono le Cinque Terre. La grande sfida, pertanto, è quella di far rivivere il parco (che presenta anche un'area marina protetta) attraverso il ritorno dell'agricoltura sul territorio e di coordinare ciò con il fenomeno del turismo di massa. Il turismo di massa - che porta tantissimo dal punto di vista economico - ha infatti un rilevante impatto sulle Cinque Terre, in quanto il sovrappollamento da esso generato rischia di compromettere gravemente l'identità del territorio. Un'altra priorità (non solo di natura sanitaria, ma anche nell'ottica di conservazione del territorio) è poi quella di garantire un'efficace depurazione delle acque reflue, attività che impone un efficace coordinamento con i sindaci e le autorità locali.

Il senatore [BASSO](#) (PD-IDP) chiede delucidazioni sulle misure che dovrebbero essere adottate per contenere il turismo di massa e sulla gestione di una pesca sostenibile all'interno dell'area parco.

La senatrice [DI GIROLAMO](#) (M5S) domanda al dottor Viviani se, in qualità di presidente dell'Ente parco, intenda dare continuità alle attività poste in essere dalla precedente gestione.

La senatrice [SIRONI](#) (M5S) domanda quindi chiarimenti in merito alle misure che dovrebbero essere adottate per contrastare il dissesto idrogeologico.

Replica agli intervenuti il dottor VIVIANI, osservando innanzitutto che la gestione dei flussi turistici nell'area delle Cinque Terre è un problema di straordinaria complessità. Tanto l'Ente parco, quanto il comune di Riomaggiore sono infatti impegnati in una difficile attività di censimento al fine di comprendere la natura e la tipologia dei flussi. Un fattore chiave, comunque, resta la necessità di garantire che i proventi economici del turismo rimangano sui territori, soprattutto al fine di mantenere efficacemente i terrazzamenti che sovrastano i borghi storici.

L'attività della pesca, inoltre, è afflitta da un problema di fondo, ossia la cronica mancanza di nuova manodopera. L'esplosione del turismo, inoltre, ha ridotto il pescatore a una pura figura di accoglienza, senza che la sua attività e la stessa peculiarità delle specie ittiche sia realmente valorizzata, come dimostrato dal fatto che i prodotti ittici della zona, pur pescati con sistemi assolutamente sostenibili, risultano immessi sul mercato in maniera anonima a La Spezia.

Relativamente, da ultimo, al quesito posto dalla senatrice Di Girolamo, precisa che le attività positive poste in essere dalla precedente gestione saranno sicuramente valorizzate.

Il presidente [ROSA](#), nel ringraziare nuovamente il dottor Viviani per la sua disponibilità, dichiara infine conclusa l'audizione.

IN SEDE CONSULTIVA SU ATTI DEL GOVERNO

Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante conferimento di incarichi di Commissario straordinario per interventi concernenti infrastrutture ferroviarie ([n. 216](#))

(Parere al Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno

2019, n. 55. Esame e rinvio)

Introduce l'esame la relatrice [TUBETTI](#) (*FdI*), osservando preliminarmente che l'articolo 4 del decreto-legge n. 32 del 2019 - il c.d. decreto "sblocca cantieri" - ha previsto che, con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, adottati su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, fossero individuati gli interventi infrastrutturali caratterizzati da un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico-amministrative ovvero comportanti un rilevante impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale, regionale o locale, per la cui realizzazione o il cui completamento si rendesse necessaria la nomina di uno o più Commissari straordinari che era disposta con i medesimi decreti. In relazione agli interventi infrastrutturali di rilevanza esclusivamente regionale o locale, i decreti dovevano essere adottati, ai soli fini dell'individuazione di tali interventi, previa intesa con il Presidente della Regione interessata. Quando, per sopravvenute ragioni soggettive o oggettive, è necessario provvedere alla sostituzione dei Commissari, si procede con le medesime modalità. L'oratrice ricorda quindi che il 25 maggio 2023, la dottoressa Vera Fiorani - a seguito dell'intervenuta scadenza del mandato di amministratrice delegata e direttrice generale di RFI - ha rassegnato le dimissioni dagli incarichi di Commissario straordinario per una serie di opere ferroviarie. Il Governo ha pertanto ritenuto di procedere alla sua sostituzione con cinque nuovi Commissari straordinari tra i quali sono distribuiti gli interventi che facevano precedentemente capo alla predetta, nelle more dell'adozione del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri con cui, ai sensi dell'articolo 3 del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, si dovrà adottare un piano di razionalizzazione dei compiti e delle funzioni attribuite ai Commissari straordinari nominati per la realizzazione degli interventi infrastrutturali prioritari.

L'articolo 1, comma 1, procede dunque a nominare i nuovi Commissari straordinari, che nel dettaglio sono: l'ingegnere Gianpiero Strisciuglio, amministratore delegato di RFI (per la chiusura dell'anello ferroviario di Roma); l'ingegnere Lucio Menta, dirigente di RFI (per il potenziamento, con caratteristiche di alta velocità, della direttrice ferroviaria Salerno-Reggio Calabria); l'ingegnere Sergio Stassi, dirigente di RFI (per il raddoppio Ponte San Pietro-Bergamo-Montello, per la linea Gallarate Rho, nonché per il nuovo collegamento ferroviario stazione di Bergamo-Aeroporto di Orio al Serio); l'ingegnere Chiara De Gregorio, dirigente di RFI (per il quadruplicamento della tratta Milano Rogoredo-Pavia e la velocizzazione della linea Milano-Genova) e l'ingegnere Elisabetta Valentina Cucumazzo (per la realizzazione della nuova linea Ferrandina-Matera La Martella e per il potenziamento, con caratteristiche di alta velocità, della direttrice ferroviaria Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia).

Il comma 2 attribuisce quindi ai suddetti Commissari straordinari le funzioni di responsabili della trasparenza e della prevenzione della corruzione, mentre il comma 3 prevede che ad essi non spetti alcun compenso, gettone di presenza, indennità comunque denominata o rimborso spese. Ai sensi del comma 4, infine, restano in capo ai nuovi Commissari le attribuzioni già conferite al precedente. Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

Proposta di nomina del professor Ezio Mesini a Presidente del Comitato per la sicurezza delle operazioni a mare (n. 55)

(Parere al Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri, ai sensi dell'articolo 8, comma 1, del decreto-legislativo 18 agosto 2015, n.145. Esame e rinvio)

La relatrice [PETRUCCI](#) (*FdI*) illustra la proposta di nomina in titolo, dando conto del quadro normativo di riferimento e della documentazione trasmessa dal Governo.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

IN SEDE REDIGENTE

(162) GASPARRI. - Modifiche al testo unico dei servizi di media audiovisivi, di cui al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 208

(199) NICITA. - Disposizioni in materia di servizio pubblico radiotelevisivo

(611) Mara BIZZOTTO e altri. - Modifiche al testo unico dei servizi di media audiovisivi, di cui al

decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 208, in materia di servizio pubblico radiofonico, televisivo e multimediale, riduzione e abolizione del canone di abbonamento e disciplina della società concessionaria del servizio pubblico

(631) MARTELLA. - Modifiche al testo unico di cui al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 208, in materia di servizio pubblico radiotelevisivo

(828) DE CRISTOFARO e altri. - Norme per la revisione del servizio pubblico nella comunicazione audiovisiva e radiofonica sui diversi media

(1242) Dolores BEVILACQUA e altri. - Modifiche alla disciplina della governance della RAI - Radiotelevisione italiana S.p.a.

(1257) Enrico BORGHI e altri. - Disciplina e organizzazione del servizio pubblico radiofonico, televisivo e multimediale

(Seguito della discussione congiunta dei disegni di legge nn. 162, 199, 611, 631, 828 e 1242, congiunzione con la discussione del disegno di legge n. 1257 e rinvio)

Prosegue la discussione congiunta, sospesa nella seduta dell'8 ottobre.

Il relatore [ROSSO](#) (FI-BP-PPE) illustra il disegno di legge n. 1257, che, in maniera analoga a quanto previsto dai disegni di legge nn. 199 e 631 già all'esame della Commissione, stabilisce che il servizio pubblico radiotelevisivo sia affidato ad una Fondazione, che lo svolge per il tramite della RAI e delle società da questa controllate, senza però modificare il Testo unico dei servizi di media audiovisivi radiofonici, ma introducendo una disciplina autonoma che abroga le disposizioni del TUSMAR relative alla RAI.

Il disegno di legge prevede che le linee generali dello svolgimento del servizio pubblico nonché i compiti e gli obblighi della concessionaria siano stabiliti in una Carta del servizio pubblico, adottata dalla Fondazione. Il numero dei membri del consiglio di amministrazione della Fondazione è fissato a undici, espressione - oltre che della Commissione di vigilanza RAI, della Conferenza Stato-regioni, della CRUI e dei dipendenti RAI, analogamente a quanto previsto dal disegno di legge n. 199 - anche dell'Ordine dei giornalisti, del Consiglio nazionale dei consumatori e degli utenti e dell'Accademia dei Lincei. Il numero dei membri del consiglio di amministrazione della RAI è invece ridotto a tre.

Il consiglio di amministrazione della Fondazione predisporrà il contratto biennale contenente il dettaglio degli obblighi, dei compiti e degli obiettivi dell'attività di pubblico servizio, nonché la destinazione delle risorse necessarie al loro assolvimento, alla cui osservanza saranno vincolate la RAI e le società controllate.

Viene poi previsto che l'ammontare del canone di abbonamento - stabilito dal Ministero delle imprese e del *made in Italy* per un lasso di tempo di sei anni, con adeguamenti biennali - possa essere utilizzato esclusivamente ai fini dell'adempimento dei compiti di servizio pubblico generale, nonché per il sostenimento delle spese di istituzione e di funzionamento della Fondazione. Sono escluse altre forme di finanziamento pubblico in favore del soggetto concessionario ed è vietato utilizzare, direttamente o indirettamente, i ricavi derivanti dal canone di abbonamento per finanziare attività non inerenti al servizio pubblico.

Si prevede infine che, entro sei mesi dal suo insediamento, il consiglio di amministrazione della Fondazione adotti atti volti alla riorganizzazione della RAI, sulla base di una serie di principi elencati dall'articolo 11.

Il presidente [FAZZONE](#) propone quindi di congiungere la discussione del disegno di legge n. 1257 con quella dei disegni di legge nn. 162, 199, 611, 631, 828 e 1242.

La Commissione conviene.

Il presidente [FAZZONE](#) propone altresì di fissare a martedì 29 ottobre, alle ore 12, il termine entro il quale i Gruppi potranno far pervenire i nominativi di eventuali soggetti da audire.

La Commissione conviene.

La senatrice [DI GIROLAMO](#) (M5S) domanda se sia imminente la presentazione di ulteriori disegni di legge sulla materia, inclusa, eventualmente, una proposta legislativa del Governo.

Il presidente [FAZZONE](#) precisa che, al momento, alla Presidenza non risulta che il Governo abbia manifestato l'intenzione di presentare disegni di legge in materia o che vi siano ulteriori disegni di

legge di iniziativa parlamentare da congiungere.

Ad ogni modo, eventuali ulteriori disegni di legge saranno presi in considerazione al momento della loro assegnazione, ai fini della loro congiunzione alla discussione dei provvedimenti in titolo.

Il seguito della discussione congiunta è quindi rinviato.

IN SEDE REFERENTE

(1086) Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, approvato dalla Camera dei deputati - e petizioni nn. [6](#), [103](#), [108](#), [172](#), [217](#), [263](#), [264](#), [265](#), [266](#), [267](#), [268](#), [269](#), [270](#), [271](#), [296](#), [368](#), [382](#), [433](#), [492](#), [649](#), [712](#), [720](#), [754](#), [773](#), [792](#), [876](#), [890](#) e [906](#) ad esso attinenti

(Seguito e sospensione dell'esame)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 16 ottobre.

Il presidente [FAZZONE](#) comunica che è stato presentato l'emendamento 35.103 (testo 2), pubblicato in allegato.

Poiché l'unico emendamento riferito all'articolo 11 è stato ritirato e trasformato in ordine del giorno, si passa all'illustrazione degli emendamenti riferiti all'articolo 12.

La senatrice [DI GIROLAMO](#) (M5S) illustra l'emendamento 12.1, volto a rafforzare la finalità dell'articolo 12 mediante l'inserimento di un regime sanzionatorio, con ciò dimostrando l'atteggiamento propositivo (e non ostruzionistico) tenuto dal Gruppo del MoVimento 5 Stelle nel corso dell'esame del provvedimento.

La proposta 12.0.1 si dà per illustrata.

Previo parere contrario del sottosegretario FERRANTE e dei relatori [DE PRIAMO](#) (FdI) e [MINASI](#) (LSP-PSd'Az), la Commissione respinge, con separate votazioni, gli emendamenti 12.1 e 12.0.1.

In sede di articolo 13, si dà per illustrato l'emendamento 13.1, che, previo parere contrario del sottosegretario FERRANTE e dei relatori [DE PRIAMO](#) (FdI) e [MINASI](#) (LSP-PSd'Az), viene posto in votazione e risulta respinto.

Si procede quindi all'illustrazione degli emendamenti riferiti all'articolo 14.

La senatrice [DI GIROLAMO](#) (M5S) illustra gli emendamenti della propria parte politica riferiti all'articolo 14, in materia di monopattini ed altri dispositivi.

La norma in questione, infatti, appare gravemente contraddittoria. Da un lato ribadisce divieti già presenti nel Codice della strada attualmente vigente, dall'altro equipara il monopattino elettrico non più alle biciclette bensì ai motocicli, prevedendo l'obbligo del casco, di essere assicurati e di avere una targa ben visibile.

Quest'ultima misura, tuttavia, oltre ad aggravare i lavori del dicastero competente, appare di difficile applicabilità, considerato che i mezzi attualmente in commercio non dispongono di un alloggiamento dedicato per la targa dotato di adeguata illuminazione. In pratica, quindi, ben potrebbe darsi luogo alla comminazione di sanzioni ingiuste, con conseguente proliferare dei contenziosi.

Ulteriore criticità della norma è poi quella di prevedere soltanto come illecito amministrativo la produzione di targhe false.

La senatrice [SIRONI](#) (M5S), nell'associarsi alle considerazioni svolte dalla senatrice Di Girolamo, invita la Commissione a tenere in considerazione l'emendamento 14.16, che introduce, in luogo del riferimento all'articolo 2054 del codice civile (circolazione di veicoli), il più corretto riferimento all'articolo 2043 (risarcimento per fatto illecito).

I restanti emendamenti riferiti all'articolo 14 sono quindi dati per illustrati.

Il sottosegretario FERRANTE e i relatori [DE PRIAMO](#) (FdI) e [MINASI](#) (LSP-PSd'Az), esprimono parere contrario su tutti gli emendamenti riferiti all'articolo 14.

Posto ai voti, l'emendamento 14.1 è respinto.

Gli emendamenti identici 14.2 e 14.3 vengono posti congiuntamente in votazione e respinti.

Successivamente sono respinti, sempre con unica votazione, gli identici emendamenti 14.4 e 14.5.

Con separate votazioni, la Commissione respinge altresì gli emendamenti 14.7, 14.8, 14.9, 14.10, 14.11, 14.12 e 14.13.

[Gli emendamenti identici 14.15 e 14.16 vengono posti congiuntamente in votazione e respinti.](#)

Da ultimo, la Commissione respinge l'emendamento 14.17.

Si passa all'illustrazione degli emendamenti relativi all'articolo 15.

Il senatore [BASSO](#) (PD-IDP) illustra le proposte a sua firma, volte a garantire maggiore tutela agli utenti della strada che appaiono più fragili, come ad esempio i pedoni e i ciclisti.

La senatrice [SIRONI](#) (M5S) illustra l'emendamento 15.55, volto a garantire maggiore tutela ai ciclisti prevedendo che, in ogni caso, l'autovettura che li sorpassi tenga una distanza di 1,5 metri, e domanda al rappresentante del Governo se vi sia la disponibilità ad accogliere un ordine del giorno che recepisca i contenuti della proposta.

Il sottosegretario FERRANTE si riserva di valutare il testo dell'ordine del giorno, qualora presentato.

La senatrice [DI GIROLAMO](#) (M5S) illustra l'emendamento 15.65, volto a esentare dall'obbligo di circolazione sulle piste ciclabili i velocipedi adibiti al trasporto professionale di merci e persone.

L'emendamento, qualora approvato, opererebbe una razionalizzazione di quanto disposto dall'articolo, che reca altresì una definizione di pista o corsia ciclabile ampiamente contestata da molti amministratori comunali e che rischia di compromettere la realizzazione di progetti finanziati anche dall'attuale Governo.

Il sottosegretario FERRANTE e i relatori [DE PRIAMO](#) (FdI) e [MINASI](#) (LSP-PSd'Az) esprimono parere contrario su tutti gli emendamenti riferiti all'articolo 15.

[Gli emendamenti identici 15.1 e 15.2 vengono posti congiuntamente in votazione e respinti.](#)

Successivamente, gli emendamenti identici 15.3, 15.4 e 15.5 vengono posti congiuntamente in votazione e respinti.

La Commissione respinge l'emendamento 15.7.

Successivamente, gli emendamenti identici 15.8 e 15.9 vengono posti congiuntamente in votazione e respinti.

La senatrice [DI GIROLAMO](#) (M5S) preannuncia il voto favorevole della propria parte politica sull'emendamento 15.11, che corregge in senso propositivo una evidente lacuna dell'articolo.

Con separate votazioni, la Commissione respinge gli emendamenti 15.11, 15.12, 15.13 e 15.14.

Gli emendamenti identici 15.15 e 15.16 vengono posti congiuntamente in votazione e respinti.

Viene altresì respinto l'emendamento 15.17.

Gli emendamenti identici 15.18 e 15.19 vengono posti congiuntamente in votazione e respinti.

Successivamente sono posti congiuntamente ai voti e respinti gli identici emendamenti 15.20 e 15.21.

Gli emendamenti identici 15.23 e 15.24 vengono posti congiuntamente in votazione e respinti.

Con distinte votazioni sono respinti gli emendamenti 15.25, 15.26, 15.27, 15.28 e 15.29.

Gli emendamenti identici 15.30 e 15.31 vengono posti congiuntamente in votazione e respinti.

Con distinte votazioni sono successivamente respinti gli emendamenti 15.32, 15.33 e 15.34.

La senatrice [DI GIROLAMO](#) (M5S) preannuncia il voto favorevole del suo Gruppo sull'emendamento 15.36, che, consentendo alle biciclette di circolare sulle corsie preferenziali riservate al trasporto pubblico, si adegua ad una tendenza affermata in tutti gli Stati membri dell'Unione europea.

Gli identici emendamenti 15.35, 15.36 e 15.37 sono posti congiuntamente ai voti e respinti.

Successivamente, viene respinto l'emendamento 15.38.

Con un'unica votazione sono respinti gli emendamenti identici 15.39 e 15.40.

Gli emendamenti identici 15.41 e 15.42 vengono posti congiuntamente in votazione e respinti.

Successivamente, sono respinti, con separate votazioni, anche gli emendamenti 15.43, 15.44 e 15.45.

Gli emendamenti identici 15.46 e 15.47 vengono posti congiuntamente in votazione e respinti.

L'emendamento 15.48, posto in votazione, risulta respinto.

La senatrice [SIRONI](#) (M5S) preannuncia il voto favorevole sull'emendamento 15.49, che, posto in votazione, risulta respinto.

Gli emendamenti identici 15.50, 15.51 e 15.52 vengono posti congiuntamente in votazione e respinti.

L'emendamento 15.54 viene respinto.

La senatrice [SIRONI](#) (M5S) ritira l'emendamento 15.55 e lo trasforma nell'ordine del giorno G/1086/48/8, pubblicato in allegato.

Gli emendamenti identici 15.56, 15.57 e 15.58 vengono posti congiuntamente in votazione e respinti.

La senatrice [DI GIROLAMO](#) (M5S) preannuncia il voto favorevole del suo Gruppo sull'emendamento 15.59, che recepisce le osservazioni delle associazioni delle vittime della strada volte a tutelare i ciclisti imponendo in ogni condizione il rispetto del metro e mezzo di distanza per il sorpasso da parte degli autoveicoli.

Posto ai voti, l'emendamento 15.59 viene respinto.

Gli emendamenti identici 15.60 e 15.61 vengono posti congiuntamente in votazione e respinti.

Con distinte votazioni sono quindi respinti gli emendamenti 15.62, 15.63, 15.64, 15.65 e 15.67.

Gli emendamenti identici 15.68, 15.69 e 15.70 vengono posti congiuntamente in votazione e respinti.

Con distinte votazioni sono infine respinti gli emendamenti 15.71 e 15.72.

Si passa all'illustrazione degli emendamenti riferiti all'articolo 16.

La senatrice [DI GIROLAMO](#) (M5S) chiede al rappresentante del Governo la disponibilità ad accogliere un ordine del giorno che recepisca i contenuti dell'emendamento 16.0.2.

Il sottosegretario FERRANTE si dimostra, in linea di principio, disponibile a valutare il contenuto di un eventuale ordine del giorno.

L'emendamento 16.0.2 viene quindi ritirato dalla proponente e trasformato nell'ordine del giorno G/1086/49/8, pubblicato in allegato.

L'emendamento 16.0.1 viene dato per illustrato e, previo parere contrario del sottosegretario FERRANTE e dei relatori [DE PRIAMO](#) (Fdl) e [MINASI](#) (LSP-PSd'Az), viene posto in votazione e risulta respinto.

Si passa all'illustrazione delle proposte emendative relative all'articolo 17.

Il senatore [BASSO](#) (PD-IDP) illustra le proposte della propria parte politica relative all'articolo 17, volte a garantire maggiore sicurezza nell'attraversamento dei passaggi a livello sprovvisti di barriere prevedendo - in luogo della facoltatività prevista dall'articolo - l'obbligo di installare adeguate segnalazioni luminose.

Il sottosegretario FERRANTE ed i relatori [DE PRIAMO](#) (Fdl) e [MINASI](#) (LSP-PSd'Az) esprimono parere contrario su tutti gli emendamenti riferiti all'articolo 17.

Con separate votazioni sono respinti gli emendamenti 17.1, 17.2 e 17.3.

Non essendovi emendamenti riferiti all'articolo 18, si procede all'illustrazione degli emendamenti presentati all'articolo 19.

La senatrice [SIRONI](#) (M5S) illustra l'emendamento 19.0.2, che prevede l'installazione di strutture che consentano l'attraversamento della sede stradale da parte della fauna selvatica evitando interferenze alla circolazione stradale, nonché l'installazione di soluzioni tecnologiche di prevenzione delle collisioni con la fauna selvatica, prendendo a modello delle proposte elaborate nell'area di Trento per garantire agli orsi dei corridoi di movimento senza che ciò rappresenti un pericolo per le persone. Conclude domandando al rappresentante del Governo se un ordine del giorno che ne recepisca il contenuto possa trovare accoglimento.

Il sottosegretario FERRANTE osserva che un eventuale ordine del giorno volto a recepire l'emendamento 19.0.2 non potrebbe trovare accoglimento da parte del Governo in quanto, oltre che estraneo rispetto alla materia del codice della strada, esso comporta oneri finanziari connessi alla sua implementazione non quantificabili e un impatto anche sugli enti proprietari delle infrastrutture. I restanti emendamenti riferiti all'articolo 19 si danno per illustrati.

Il sottosegretario FERRANTE ed i relatori [DE PRIAMO](#) (Fdl) e [MINASI](#) (LSP-PSd'Az) esprimono quindi parere contrario su tutti gli emendamenti riferiti all'articolo 19.

Gli emendamenti identici 19.0.1 e 19.0.2 vengono posti congiuntamente in votazione e respinti.

Viene infine respinto l'emendamento 19.0.3.

In sede di articolo 20, l'emendamento 20.2 viene dato per illustrato e, previo parere contrario del sottosegretario FERRANTE e dei relatori [DE PRIAMO](#) (Fdl) e [MINASI](#) (LSP-PSd'Az), viene posto in votazione e risulta respinto.

In sede di articolo 21, l'emendamento 21.1 viene dato per illustrato e, previo parere contrario del sottosegretario FERRANTE e dei relatori [DE PRIAMO](#) (Fdl) e [MINASI](#) (LSP-PSd'Az), viene posto in votazione e risulta respinto.

Gli emendamenti relativi all'articolo 22 sono dati per illustrati.

Previo parere contrario del sottosegretario FERRANTE e dei relatori [DE PRIAMO](#) (FdI) e [MINASI](#) (LSP-PSd'Az), la Commissione respinge, con separate votazioni, gli emendamenti 22.2, 22.4, 22.5 e 22.0.1.

Gli emendamenti relativi all'articolo 23 sono dati per illustrati.

Il sottosegretario FERRANTE e i relatori [DE PRIAMO](#) (FdI) e [MINASI](#) (LSP-PSd'Az) esprimono parere contrario su tutti gli emendamenti riferiti all'articolo 23.

Gli emendamenti identici 23.1 e 23.2 vengono posti congiuntamente in votazione e vengono respinti.

Gli emendamenti identici 23.3 e 23.4 vengono posti congiuntamente in votazione e vengono respinti.

Gli emendamenti identici 23.5 e 23.6 vengono posti congiuntamente in votazione e vengono respinti.

Gli emendamenti identici 23.7 e 23.8 vengono posti congiuntamente in votazione e vengono respinti.

Con distinte votazioni, sono respinti gli emendamenti 23.9 e 23.10.

Gli emendamenti identici 23.12 e 23.13 vengono posti congiuntamente in votazione e vengono respinti.

[Gli emendamenti identici 23.14 e 23.15 vengono posti congiuntamente in votazione e vengono respinti.](#)

Con distinte votazioni, sono respinti gli emendamenti 23.16, 23.19, 23.20 e 23.21.

La senatrice [SIRONI](#) (M5S) preannuncia il voto favorevole sull'emendamento 23.23, che consente agli enti proprietari, nei centri abitati, di adottare dispositivi ed eseguire interventi infrastrutturali di moderazione del traffico e di rallentamento della velocità.

Gli emendamenti identici 23.22 e 23.23 vengono quindi posti congiuntamente in votazione e vengono respinti.

Successivamente, gli emendamenti identici 23.24 e 27.28 vengono posti congiuntamente in votazione e vengono respinti.

Da ultimo, la Commissione respinge l'emendamento 23.25.

Gli emendamenti relativi all'articolo 24 sono dati per illustrati.

Il sottosegretario FERRANTE e i relatori [DE PRIAMO](#) (FdI) e [MINASI](#) (LSP-PSd'Az) esprimono parere contrario su tutti gli emendamenti riferiti all'articolo 24.

Con separate votazioni, sono respinti gli emendamenti 24.1 e 24.2.

Gli emendamenti identici 24.3 e 24.4 vengono posti congiuntamente in votazione e vengono respinti.

[Gli emendamenti identici 24.5 e 24.6 vengono posti congiuntamente in votazione e vengono respinti.](#)

Gli emendamenti identici 24.0.1 e 34.0.4 vengono posti congiuntamente in votazione e vengono respinti.

Infine, con separate votazioni sono respinti gli emendamenti 24.0.2 e 24.0.3.

Essendo stato ritirato l'unico emendamento relativo all'articolo 25, viene dato per illustrato

l'emendamento 26.0.1 che, previo parere contrario del sottosegretario FERRANTE e dei relatori [DE PRIAMO](#) (FdI) e [MINASI](#) (LSP-PSd'Az), viene posto ai voti, risultando respinto.

Gli emendamenti riferiti all'articolo 27 vengono dati per illustrati.

Il sottosegretario FERRANTE e i relatori [DE PRIAMO](#) (FdI) e [MINASI](#) (LSP-PSd'Az) esprimono parere contrario su tutti gli emendamenti riferiti all'articolo 27.

Il senatore [DURNWALDER](#) (Aut (SVP-PATT, Cb)) ritira l'emendamento 27.1.

Gli emendamenti identici 27.2, 27.3, 27.4 e 27.5 vengono posti congiuntamente in votazione e vengono respinti.

Gli emendamenti identici 27.6 e 27.7 vengono posti congiuntamente in votazione e vengono respinti.

Con separate votazioni sono quindi respinte le proposte 27.8 e 27.9.

Gli emendamenti identici 27.10 e 27.11 vengono posti congiuntamente in votazione e vengono respinti.

Con distinte votazioni sono successivamente respinti gli emendamenti 27.12, 27.13, 27.14, 27.15, 27.16, 27.17 e 27.21.

Gli emendamenti identici 27.22 e 27.23 vengono posti congiuntamente in votazione e vengono respinti.

Con separate votazioni sono respinti anche gli emendamenti 27.24, 27.25, 27.26, 27.27 e 27.0.1.

La senatrice [SIRONI](#) (M5S) preannuncia il voto favorevole sull'emendamento 27.0.3, che, recependo sensibilità ormai consolidate, vieta l'utilizzo di animali per la trazione di veicoli adibiti al trasporto di persone o di merci.

Gli emendamenti identici 27.0.2 e 27.0.3 vengono posti congiuntamente in votazione e vengono respinti.

Vengono da ultimo respinti, con distinte votazioni, gli emendamenti 27.0.4 e 27.0.5.

Risultando ritirati tutti gli emendamenti presentati all'articolo 28, si procede all'esame delle proposte riferite all'articolo 29, che vengono date per illustrate.

Il sottosegretario FERRANTE e i relatori [DE PRIAMO](#) (FdI) e [MINASI](#) (LSP-PSd'Az) esprimono parere contrario su tutti gli emendamenti riferiti all'articolo 29.

Con distinte votazioni, sono respinti gli emendamenti 29.1 e 29.2.

Gli emendamenti identici 29.3 e 29.4 vengono posti congiuntamente in votazione e vengono respinti.

Con distinte votazioni, sono altresì respinte le proposte 29.6 e 29.7.

Gli emendamenti riferiti all'articolo 30 sono dati per illustrati.

Il sottosegretario FERRANTE e i relatori [DE PRIAMO](#) (FdI) e [MINASI](#) (LSP-PSd'Az) esprimono parere contrario su tutti gli emendamenti riferiti all'articolo 30.

Il senatore [DURNWALDER](#) (Aut (SVP-PATT, Cb)) ritira gli emendamenti 30.1, 30.0.1 e 30.0.3.

Non essendo stati presentati emendamenti all'articolo 31, si passa agli emendamenti riferiti all'articolo 32, che vengono dati per illustrati.

Il sottosegretario FERRANTE e i relatori [DE PRIAMO](#) (FdI) e [MINASI](#) (LSP-PSd'Az) esprimono parere contrario su tutti gli emendamenti riferiti all'articolo 32.

[Con separate votazioni la Commissione respinge gli emendamenti 32.0.1, 32.0.2 e 32.0.3.](#)

Gli emendamenti riferiti all'articolo 33 sono dati per illustrati.

Il sottosegretario FERRANTE e i relatori [DE PRIAMO](#) (FdI) e [MINASI](#) (LSP-PSd'Az) esprimono parere contrario su tutti gli emendamenti riferiti all'articolo 33.

Con separate votazioni la Commissione respinge gli emendamenti 33.0.1 e 33.0.2.

Gli emendamenti riferiti all'articolo 34 sono dati per illustrati.

Il sottosegretario FERRANTE e i relatori [DE PRIAMO](#) (FdI) e [MINASI](#) (LSP-PSd'Az) esprimono parere contrario su tutti gli emendamenti riferiti all'articolo 34.

Il senatore [DURNWALDER](#) (Aut (SVP-PATT, Cb)) ritira l'emendamento 34.1.

Gli emendamenti identici 34.0.1 e 34.0.2 vengono posti congiuntamente in votazione e vengono respinti.

Con distinte votazioni, la Commissione respinge anche gli emendamenti 34.0.3, 34.0.5, 34.0.6, 34.0.7 e 34.0.8.

Si passa quindi all'illustrazione degli emendamenti riferiti all'articolo 35.

Il senatore [NAVE](#) (M5S) illustra gli emendamenti presentati dalla propria parte politica, soffermandosi sulle numerose criticità del disegno di legge in esame, che introduce una riforma discutibile e contraria alle evidenze scientifiche maturate sul tema. L'autonomia decisionale delle amministrazioni locali, peraltro, risulta gravemente compromessa e senza che, per contro, vi siano efficaci soluzioni normative per ridurre gli incidenti stradali.

Anche l'atteggiamento di chiusura del Governo, che ha impedito di apportare in seconda lettura modifiche che sarebbero state quanto mai opportune, appare gravemente lesivo delle prerogative del Senato.

Da ultimo, far coesistere in un unico provvedimento interventi normativi diretti e disposizioni recanti deleghe legislative appare decisamente incoerente.

Anche il senatore [BASSO](#) (PD-IDP) pone l'accento sulla sostanziale incoerenza del testo all'esame della Commissione, che introduce, nei fatti, una forma di legiferazione di tipo misto, dove a una parte contenente modifiche testuali molto puntuali e di dettaglio si accompagna la previsione di una delega legislativa molto ampia al Governo. Il testo, in questo modo, risulta anche difficile da esaminare in quanto i criteri di valutazione e di approfondimento dell'una e dell'altra tipologia di disposizioni sono

radicalmente diversi.

L'articolo 35, in particolare, pur recando molti principi e criteri direttivi anche condivisibili, si pone quindi in aperta contraddizione con la restante parte dell'articolato. Inoltre, le amministrazioni locali vedono fortemente ridotte le loro prerogative e il loro margine di azione in tema di sicurezza stradale e ciò dà luogo ad una grave incoerenza metodologica, che gli emendamenti presentati dal suo Gruppo si propongono di sanare.

Il sottosegretario FERRANTE e i relatori [DE PRIAMO](#) (Fdl) e [MINASI](#) (LSP-PSd'Az) esprimono parere contrario su tutti gli emendamenti riferiti all'articolo 35.

Con distinte votazioni, la Commissione respinge gli emendamenti 35.1, 35.2, 35.3, 35.4, 35.5, 35.6, 35.7, 35.8, 35.10, 35.11, 35.12, 35.13, 35.14, 35.15, 35.17, 35.18, 35.19, 35.20, 35.21, 35.22, 35.24, 35.26, 35.28 e 35.29.

Gli emendamenti identici 35.30 e 35.31 vengono posti congiuntamente in votazione e vengono respinti.

La Commissione respinge quindi l'emendamento 35.33.

Gli emendamenti identici 35.34 e 35.35 vengono posti congiuntamente in votazione e vengono respinti.

Con separate votazioni vengono respinti gli emendamenti 35.36, 35.37, 35.38, 35.41 e 35.42.

Gli emendamenti identici 35.43 e 35.44 vengono posti congiuntamente in votazione e vengono respinti.

Successivamente, gli emendamenti identici 35.45 e 35.46 vengono posti congiuntamente in votazione e vengono respinti.

Con distinte votazioni, la Commissione respinge quindi le proposte 35.47, 35.48, 35.49, 35.50, 35.52, 35.53, 35.54, 35.55, 35.56, 35.57, 35.58, 35.59, 35.60, 35.61, 35.62, 35.63, 35.64, 35.65, 35.66, 35.67 e 35.68.

La senatrice [SIRONI](#) (M5S) preannuncia il voto favorevole sull'emendamento 35.69, che prevede un aumento dei fondi per gli enti gestori delle infrastrutture per finalità di sicurezza stradale.

Il sottosegretario FERRANTE precisa che l'emendamento 35.69 non appare sorretto da un'adeguata copertura finanziaria.

Con separate votazioni sono respinti gli emendamenti 35.69, 35.70, 35.71 e 35.72.

Successivamente, gli emendamenti identici 35.73 e 35.74 sono posti congiuntamente in votazione e respinti.

Con separate votazioni la Commissione respinge quindi gli emendamenti 35.75, 35.76, 35.77, 35.78, 35.79, 35.82, 35.83, 35.84 e 35.86.

Successivamente, sono posti congiuntamente in votazione e respinti gli identici emendamenti 35.89 e 35.90.

Con distinte votazioni la Commissione respinge infine gli emendamenti 35.92, 35.93, 35.94, 35.95, 35.96, 35.97, 35.98, 35.99, 35.101, 35.102 e 35.103 (testo 2).

Il presidente [FAZZONE](#) constata che è esaurito l'esame degli emendamenti riferiti al testo del disegno di legge.

Al fine di consentire al Governo e ai relatori di ultimare la predisposizione dei pareri sugli ordini del giorno, propone di sospendere momentaneamente l'esame del disegno di legge in titolo e di procedere al seguito dell'esame della proposta di nomina n. 53.

La Commissione conviene.

Il seguito dell'esame è quindi sospeso.

IN SEDE CONSULTIVA SU ATTI DEL GOVERNO

Proposta di nomina del dottor Lorenzo Viviani a presidente dell'Ente parco nazionale delle Cinque Terre (n. 53)

(Parere al Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, ai sensi dell'articolo 1, della legge 24 gennaio 1978, n. 14. Seguito e conclusione dell'esame. Parere favorevole)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta dell'8 ottobre.

Il presidente [FAZZONE](#), preso atto che non ci sono richieste di intervento in discussione e che nella

seduta odierna ha avuto luogo l'audizione del candidato, comunica che, come preannunciato nella scorsa seduta, si procederà alla votazione del parere.

Il senatore [BASSO](#) (PD-IDP), pur riconoscendo la competenza e la professionalità del candidato, confermata dall'audizione svoltasi nella presente seduta, ribadisce quanto da lui già precedentemente osservato sull'inopportunità di procedere alla votazione prima che vengano celebrate le elezioni regionali in Liguria e chiede dunque che il voto venga ulteriormente rinviato.

Preannuncia altresì che, qualora la Commissione decidesse di procedere comunque al voto nella giornata odierna, il proprio Gruppo abbandonerà l'Aula e non parteciperà alla votazione.

Il presidente [FAZZONE](#) ricorda che la Commissione ha già usufruito della possibilità di chiedere la proroga del termine per l'espressione del parere che, ai sensi dell'articolo 139-bis del regolamento, può essere concessa una sola volta. Dal punto di vista regolamentare la Commissione non ha dunque strumenti per rinviare ulteriormente il voto a dopo le elezioni regionali e il Governo, una volta scaduto il termine, ha facoltà di procedere anche in assenza del parere delle Commissioni parlamentari. Pertanto, l'unica soluzione per venire incontro alla richiesta del senatore Basso potrebbe essere quella di sondare la disponibilità del Governo ad attendere l'espressione del parere anche dopo la scadenza del termine.

Il relatore [POTENTI](#) (LSP-PSd'Az), nell'esprimere parere favorevole sulla proposta di nomina in titolo, osserva che non sussistono ragioni valide che giustifichino l'ulteriore differimento dell'esame. Insiste pertanto affinché si proceda alla votazione nella presente seduta.

La senatrice [FREGOLENT](#) (IV-C-RE), premesso che la valutazione sulla persona del candidato appare positiva, si associa però al senatore Basso, osservando che sarebbe opportuno attendere l'esito delle elezioni, anche per valutare la compatibilità della proposta di nomina con gli orientamenti politici del nuovo Presidente della Regione Liguria.

Anche la senatrice [DI GIROLAMO](#) (M5S) dichiara di condividere le osservazioni formulate dal senatore Basso e preannuncia la non partecipazione al voto da parte del suo Gruppo.

La senatrice [MINASI](#) (LSP-PSd'Az) si associa, a nome del Gruppo di appartenenza, alle considerazioni svolte dal relatore, osservando che la Commissione ha avuto tutto il tempo necessario per approfondire l'atto in esame e che, a questo punto, ognuno potrà esprimere il proprio convincimento attraverso il voto.

Il presidente [FAZZONE](#), preso atto della divergenza di opinioni emersa, previa verifica del numero legale, pone ai voti la richiesta del senatore Basso di posticipare ulteriormente la conclusione dell'esame della proposta di nomina in titolo, che risulta respinta.

Appreziate le circostanze, dispone quindi una breve sospensione della seduta.

La seduta, sospesa alle ore 14,35, riprende alle ore 14,50.

Si procede alla votazione a scrutinio segreto sulla proposta di parere favorevole del relatore.

Partecipano alla votazione i senatori [DE PRIAMO](#) (FdI), [FAROLFI](#) (FdI), [FAZZONE](#) (FI-BP-PPE), [MINASI](#) (LSP-PSd'Az), [PAGANELLA](#) (LSP-PSd'Az) (in sostituzione del senatore Germanà), [PETRUCCI](#) (FdI), [POTENTI](#) (LSP-PSd'Az), [ROSA](#) (FdI), [ROSSO](#) (FI-BP-PPE), [SIGISMONDI](#) (FdI) e [TUBETTI](#) (FdI).

La proposta di parere favorevole è approvata con 11 voti favorevoli.

Il presidente [FAZZONE](#), apprezzate le circostanze, propone di sospendere brevemente la seduta, prima della ripresa dell'esame del disegno di legge in materia di codice della strada.

La Commissione conviene.

La seduta, sospesa alle ore 14,55, riprende alle ore 15,05.

IN SEDE REFERENTE

(1086) Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, approvato dalla Camera dei deputati - e petizioni nn. [6](#), [103](#), [108](#), [172](#), [217](#), [263](#), [264](#), [265](#), [266](#), [267](#), [268](#), [269](#), [270](#), [271](#), [296](#), [368](#), [382](#), [433](#), [492](#), [649](#), [712](#), [720](#), [754](#), [773](#), [792](#), [876](#), [890](#) e [906](#) ad esso attinenti (Seguito e conclusione dell'esame)

Riprende l'esame, precedentemente sospeso.

Il presidente [ROSA](#) avverte che si passerà all'esame degli ordini del giorno.

Il sottosegretario FERRANTE esprime parere favorevole sugli ordini del giorno G/1086/1/8, G/1086/6/8, G/1086/11/8, G/1086/15/8, G/1086/16/8, G/1086/19/8, G/1086/20/8, G/1086/21/8, G/1086/23/8, G/1086/24/8, G/1086/25/8, G/1086/27/8, G/1086/28/8, G/1086/29/8, G/1086/30/8, G/1086/34/8, G/1086/35/8, G/1086/36/8, G/1086/37/8, G/1086/39/8, G/1086/46/8, G/1086/47/8 e G/1086/49/8.

Il parere sugli ordini del giorno G/1086/4/8, G/1086/7/8, G/1086/8/8, G/1086/9/8, G/1086/12/8, G/1086/13/8, G/1086/17/8, G/1086/18/8, G/1086/22/8, G/1086/26/8, G/1086/31/8, G/1086/32/8, G/1086/33/8, G/1086/38/8, G/1086/40/8, G/1086/41/8, G/1086/43/8, G/1086/44/8, G/1086/45/8 e G/1086/48/8 è favorevole, a condizione che siano accolte altrettante riformulazioni, di cui dà lettura. Dichiaro la disponibilità del Governo ad accogliere come raccomandazione l'ordine del giorno G/1086/3/8, nonché, ove fosse accettata una riformulazione di cui dà lettura, l'ordine del giorno G/1086/5/8.

Formula infine parere contrario sugli ordini del giorno G/1086/2/8, G/1086/10/8, G/1086/14/8 e G/1086/42/8.

Il relatore [DE PRIAMO](#) (*FdI*) chiede al Governo un supplemento di riflessione sull'ordine del giorno G/1086/14/8, che viene pertanto momentaneamente accantonato.

Su tutti i restanti ordini del giorno, i RELATORI esprimono parere conforme a quello del rappresentante del Governo.

L'ordine del giorno G/1086/1/8 viene accolto dal Governo, mentre l'ordine del giorno G/1086/2/8 risulta invece non accolto.

Previa accettazione del senatore [SIGISMONDI](#) (*FdI*), l'ordine del giorno G/1086/3/8 viene accolto dal Governo come raccomandazione.

Il senatore [SIGISMONDI](#) (*FdI*) sottoscrive poi l'ordine del giorno G/1086/4/8 e presenta un testo 2, pubblicato in allegato, che risulta pertanto accolto dal Governo.

La senatrice [FREGOLENT](#) (*IV-C-RE*), accettando la proposta del Governo, presenta l'ordine del giorno G/1086/5/8 (testo 2), pubblicato in allegato, che risulta pertanto accolto come raccomandazione.

L'ordine del giorno G/1086/6/8, al quale aggiunge la firma il senatore [SIGISMONDI](#) (*FdI*), risulta accolto dal Governo.

Il senatore [POTENTI](#) (*LSP-PSd'Az*), accettando la proposta del Governo, presenta gli ordini del giorno G/1086/7/8 (testo 2), G/1086/8/8 (testo 2) e G/1086/9/8 (testo 2), pubblicati in allegato, che risultano pertanto accolti dal Governo.

Le senatrici [DI GIROLAMO](#) (*M5S*) e [SIRONI](#) (*M5S*) fanno proprio l'ordine del giorno G/1086/10/8, insistendo per la votazione.

Posto ai voti, l'ordine del giorno G/1086/10/8 risulta respinto.

L'ordine del giorno G/1086/11/8 risulta accolto dal Governo.

Il senatore [POTENTI](#) (*LSP-PSd'Az*), accettando la proposta del Governo, presenta gli ordini del giorno G/1086/12/8 (testo 2) e G/1086/13/8 (testo 2), pubblicati in allegato, che risultano pertanto accolti dal Governo.

Gli ordini del giorno G/1086/15/8 e G/1086/16/8 sono accolti dal Governo.

Il senatore [ROSSO](#) (*FI-BP-PPE*) accetta la proposta del Governo e presenta gli ordini del giorno G/1086/17/8 (testo 2) e G/1086/18/8 (testo 2), pubblicati in allegato, che risultano pertanto accolti dal Governo.

Risultano altresì accolti dal Governo gli ordini del giorno G/1086/19/8, G/1086/20/8 e G/1086/21/8.

Il senatore [ROSSO](#) (*FI-BP-PPE*) presenta poi l'ordine del giorno G/1086/22/8 (testo 2), pubblicato in allegato, che risulta quindi accolto dal Governo.

Sono altresì accolti dal Governo gli ordini del giorno G/1086/23/8, G/1086/24/8 e G/1086/25/8.

Il senatore [ROSSO](#) (*FI-BP-PPE*) presenta l'ordine del giorno G/1086/26/8 (testo 2), pubblicato in allegato, che risulta quindi accolto dal Governo.

Vengono altresì accolti dal Governo gli ordini del giorno G/1086/27/8, G/1086/28/8, G/1086/29/8 e

G/1086/30/8.

Il senatore [ROSSO](#) (*FI-BP-PPE*), accettando la proposta del Governo, presenta infine gli ordini del giorno G/1086/31/8 (testo 2), G/1086/32/8 (testo 2) e G/1086/33/8 (testo 2), pubblicati in allegato, che risultano pertanto accolti.

Risultano altresì accolti dal Governo gli ordini del giorno G/1086/34/8, G/1086/35/8, G/1086/36/8 e G/1086/37/8.

Il senatore [BASSO](#) (*PD-IDP*) accetta la proposta del Governo e presenta l'ordine del giorno G/1086/38/8 (testo 2), pubblicato in allegato, che risulta quindi accolto.

Viene altresì accolto dal Governo l'ordine del giorno G/1086/39/8.

Il presidente [ROSA](#), apprezzate le circostanze, propone il momentaneo accantonamento degli ordini del giorno G/1086/40/8, G/1086/41/8, G/1086/42/8, G/1086/43/8, G/1086/44/8, G/1086/45/8 e G/1086/46/8.

La Commissione conviene.

La senatrice [SIRONI](#) (*M5S*), accettando la proposta del Governo, presenta l'ordine del giorno G/1086/48/8 (testo 2), pubblicato in allegato, che risulta accolto dal Governo.

Risultano altresì accolti gli ordini del giorno G/1086/47/8 e G/1086/49/8.

Si passa all'esame degli ordini del giorno precedentemente accantonati.

Il sottosegretario FERRANTE, rettificando il parere precedentemente espresso, esprime parere favorevole sull'ordine del giorno G/1086/14/8, che risulta pertanto accolto dal Governo.

Il senatore [DURNWALDER](#) (*Aut (SVP-PATT, Cb)*), preso atto del parere contrario sull'ordine del giorno G/1086/42/8, lo ritira.

Inoltre, accettando la proposta del Governo, presenta gli ordini del giorno G/1086/40/8 (testo 2), G/1086/41/8 (testo 2), G/1086/43/8 (testo 2), G/1086/44/8 (testo 2) e G/1086/45/8 (testo 2), pubblicati in allegato, che risultano pertanto accolti dal Governo.

Infine, i senatori [DURNWALDER](#) (*Aut (SVP-PATT, Cb)*), [FINA](#) (*PD-IDP*) e [BASSO](#) (*PD-IDP*) sottoscrivono l'ordine del giorno G/1086/46/8, che risulta accolto dal Governo.

Esaurita la trattazione degli ordini del giorno, si procede alle dichiarazioni di voto sul conferimento del mandato ai relatori.

Il senatore [BASSO](#) (*PD-IDP*), nel richiamare le considerazioni da lui svolte nel corso del dibattito e nel denunciare l'assoluta incoerenza tra le disposizioni del disegno di legge e gli obiettivi che il Governo si proponeva di raggiungere, preannuncia il voto contrario della sua parte politica.

Anche ad avviso della senatrice [DI GIROLAMO](#) (*M5S*) il provvedimento presenta rilevanti criticità e sembra collidere con gli stessi intenti programmatici del Governo. Non possono essere altresì passate sotto silenzio le numerose critiche formulate da molte associazioni di categoria.

Conclude preannunciando, a nome del Gruppo di appartenenza, il voto contrario.

Il senatore [SIGISMONDI](#) (*FdI*), nel ringraziare la Presidenza, i relatori e il Governo per l'importante lavoro svolto, giudica invece positivamente il testo del disegno di legge. L'esame presso la Commissione si è svolto poi all'insegna di un confronto approfondito e costruttivo e l'accoglimento di molti ordini del giorno (che consentiranno al Governo di intervenire ulteriormente per il tramite dei decreti delegati), testimonia altresì la piena salvaguardia delle prerogative del Senato.

Preannuncia infine, a nome del Gruppo di appartenenza, il voto favorevole.

Ad avviso del senatore [ROSSO](#) (*FI-BP-PPE*) l'aver evitato un esame in terza lettura presso la Camera dei deputati consentirà l'immediata vigenza di norme fondamentali in tema di sicurezza stradale. Gli ordini del giorno accolti dal Governo consentiranno inoltre di implementare ulteriori e importanti interventi integrativi nella predisposizione dei decreti delegati.

Conclude preannunciando il voto favorevole della propria parte politica.

Interviene anche la relatrice [MINASI](#) (*LSP-PSd'Az*), associandosi alle considerazioni svolte dai senatori Sigismondi e Rosso e preannunciando, a nome del Gruppo di appartenenza, il voto favorevole.

Poiché nessun altro chiede di intervenire, la Commissione conferisce infine mandato ai relatori De Priamo e Minasi a riferire favorevolmente in Assemblea sul disegno di legge, nel testo approvato dalla

Camera dei deputati, autorizzandoli, al contempo, a richiedere lo svolgimento della relazione orale.

La seduta termina alle ore 15,35.

ORDINI DEL GIORNO ED EMENDAMENTO AL DISEGNO DI LEGGE

N. [1086](#)

G/1086/4/8 (testo 2)

[Pellegrino, Sigismondi](#)

Il Senato,

premessò che

le autoscuole sono preposte e qualificate alla formazione cognitiva, tecnica, giuridica e morale dei conducenti di veicoli;

nei corsi vengono trattati argomenti quali il primo soccorso, la percezione del pericolo nella circolazione stradale, le cause piú frequenti di incidenti stradali, comportamenti per la prevenzione e la sicurezza del conducente, le conseguenze di una alterazione dello stato psicofisico del conducente in particolare per ebbrezza o sotto effetto di droghe;

data la peculiarità della materia, impartire le lezioni in presenza anziché a distanza, tramite piattaforme digitali, è molto piú efficace;

l'interazione diretta con l'istruttore e tra discenti mediante una partecipazione attiva durante le lezioni e l'opportunità di chiarire dubbi in tempo reale permette di apprendere la materia in maniera piú approfondita e completa,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di regolamentare i contenuti e le modalità dei corsi di teoria svolti in presenza, presso le autoscuole al fine di individuare delle agevolazioni premianti per i discenti partecipanti, a supporto delle prove di controllo delle cognizioni di cui all'articolo 121, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile, n. 285, in linea con la direttiva europea in fase di adozione.

G/1086/5/8 (testo 2)

[Fregolent](#)

Il Senato,

premessò che:

quello dei bus turistici in Italia rappresenta un settore economico significativo, che dà lavoro a oltre 20mila persone, con altrettanti bus che viaggiano sulle strade italiane, creando ricchezza per circa 2,5 miliardi di euro l'anno e permettendo di valorizzare al meglio la vocazione turistica dell'Italia accompagnando i turisti alla scoperta dell'arte di cui le nostre città sono imperniate;

i bus turistici del nostro Paese percorrono annualmente oltre 1,7 miliardi di chilometri, generando un indotto diretto di consumi e servizi (si pensi a titolo esemplificativo alle guide turistiche e alle aziende di manutenzione delle flotte) e un notevole ritorno per i conti pubblici, se si considerano i 270 milioni di euro di accise derivanti dall'acquisto dei carburanti ed i 100 milioni di euro incassati direttamente dai comuni attraverso l'emissione dei ticket per l'accesso alle ZTL;

ad oggi, il settore sta affrontando delle difficoltà derivanti dalla mancanza di autisti, che le associazioni di categoria maggiormente rappresentative stimano a circa 7mila unità. Detto numero di lavoratori appare difficilmente reperibile nel breve periodo, in particolare tra i neo-maggiorenni;

avvicinare i piú giovani al settore risulta difficile, e nei prossimi 5 anni si prevede una perdita di lavoratori ed *expertise* del settore dovuta al limite di età per l'idoneità della patente D, che attualmente è fissato a 68 anni;

se si prendono in considerazione i Paesi europei a noi piú vicini sia culturalmente che territorialmente, il limite anagrafico per il conseguimento della patente D è presente solo in Italia;

tale limite pone le aziende italiane operanti nel settore in forte svantaggio rispetto a quelle *competitor* operanti nei principali mercati europei;

l'approdo dei lavoratori alla categoria di autisti di bus turistici è generalmente molto elevata, e l'età pensionabile che nel nostro Paese cresce costantemente;

l'eliminazione del limite anagrafico per la guida con patente D potrebbe rappresentare un intervento risolutivo anche sotto l'aspetto sociale e occupazionale, al fine di permettere il passaggio di conoscenza tra le generazioni più esperte di autisti e quelle ancora acerbe,

impegna il Governo:

nel rispetto della normativa unionale vigente a eliminare ogni limite anagrafico previsto per l'ottenimento della patente D, permettendo ai lavoratori del settore di proseguire nel servizio su base volontaria anche oltre i 68 anni, senza trascurare aspetti quali la sicurezza e l'idoneità degli stessi.

G/1086/7/8 (testo 2)

[Germanà](#), [Potenti](#)

Il Senato,

nel corso dell'esame del disegno di legge recante interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (A.S. 1086),

premesso che:

L'articolo 19, introdotto nel corso dell'esame presso la Camera dei deputati, reca alcune disposizioni volte a potenziare le misure per garantire la sicurezza nelle gallerie ferroviarie;

in particolare, l'articolo in questione prevede che, in caso di incidente, i gestori assicurano, con oneri a proprio carico, l'accessibilità in sicurezza delle squadre di soccorso e dei vigili del fuoco alle gallerie di lunghezza superiore a 1.000 metri, mediante la predisposizione di attrezzature, mezzi e dotazioni specialistiche e idonee;

sulla base dell'analisi e della ricognizione delle specifiche situazioni territoriali, i gestori predispongono, nell'ambito delle risorse disponibili per la gestione e la manutenzione della rete, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in collaborazione con il Corpo nazionale dei vigili del fuoco, il programma annuale recante le modalità operative di accesso in sicurezza delle squadre di soccorso e dei vigili del fuoco,

impegna il Governo:

a valutare compatibilmente con le esigenze di finanza pubblica l'opportunità di estendere le misure di sicurezza di cui all'articolo 19 del disegno di legge in esame, oltre che alle gallerie ferroviarie, anche alle gallerie stradali e autostradali.

G/1086/8/8 (testo 2)

[Bergesio](#), [Germanà](#), [Potenti](#)

Il Senato,

nel corso dell'esame del disegno di legge recante interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (A.S. 1086),

premesso che:

Il decreto legislativo 22 novembre 2023, n. 184 recante modifiche al codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo n. 209 del 2005, ha introdotto, all'articolo 122, il comma 1-*bis*, l'obbligo di assicurazione per la responsabilità civile verso terzi per tutti veicoli, a prescindere dalle caratteristiche degli stessi, dal terreno su cui sono utilizzati e dalla loro effettiva circolazione su strada pubblica o area ad essa equiparata;

tale disposizione appare del tutto illogica per quanto riguarda i mezzi agricoli, non ravvedendosi l'opportunità né l'utilità di assicurare tali mezzi il cui fine esclusivo è il lavoro sui fondi rustici;

si tratta di un ulteriore adempimento gravante sugli imprenditori agricoli e coltivatori diretti utile unicamente a minare la redditività del settore primario;

tutto il mondo agricolo è infatti coinvolto dall'entrata in vigore dell'obbligo di assicurazione. Una buona parte di agricoltori e contoterzisti è in possesso di mezzi che operano in terreni privati o, addirittura, solo all'interno di aree aziendali e pertanto fino ad oggi, non percorrendo tratte stradali, erano esentati da tale obbligo;

l'introduzione dell'obbligo assicurativo danneggerebbe inoltre i rivenditori di macchine agricole, nuove e usate, ubicate all'interno di spazi adibiti per uso delle concessionarie, i quali sarebbero costretti ad affrontare oneri pesantissimi per poter proseguire nella loro attività;

la stessa direttiva (UE) 2021/2118 del Parlamento e del Consiglio prevede la possibilità per gli Stati membri di individuare categorie di soggetti esonerati da tale obbligo,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità, compatibilmente con il diritto dell'Unione europea, di prevedere una deroga che esenti i mezzi agricoli dall'obbligo, introdotto dal comma 1-*bis* dell'articolo 122 del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, di assicurare tutti i veicoli per la responsabilità civile verso terzi, dal momento che per le loro caratteristiche non sono mezzi impiegati per la circolazione stradale.

G/1086/9/8 (testo 2)

[Germanà](#), [Potenti](#)

Il Senato,

nel corso dell'esame del disegno di legge n.1086 recante interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285,

premesso che:

il decreto legislativo 22 novembre 2023, n. 184 recante modifiche al decreto legislativo n. 209 del 2005 ha introdotto nel codice delle assicurazioni private di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, l'obbligo di assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi a tutti i veicoli, a prescindere dalla loro effettiva circolazione su strada pubblica o area ad essa equiparata;

si tratta di un decreto legislativo che recepisce la direttiva (UE) 2021/2118 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2021, recante modifica della direttiva 2009/103/CE concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità;

un'interpretazione estensiva dell'obbligo assicurativo non risulta opportuna quanto riguarda i veicoli non autorizzati a circolare su strade pubbliche e per i veicoli utilizzati nelle aree il cui accesso è soggetto a restrizioni e nelle quali i rischi per la responsabilità civile verso terzi sono assicurati con strumenti assicurativi diversi dall'assicurazione prevista dall'articolo 2054 del codice civile;

si tratta di veicoli quali muletti o carrelli elevatori, la cui funzione abituale è la movimentazione, e non il trasporto, di merci, e veicoli fermi nelle autorimesse e destinati al noleggio o alla vendita, nonché veicoli non autorizzati alla circolazione su strada pubblica e quindi non targati;

l'interpretazione estensiva dell'obbligo non risulta compatibile neppure con la normativa europea e nazionale in materia, che distingue tra veicoli destinati al trasporto e veicoli destinati alla movimentazione, con conseguente esclusione dalla RC Auto dei veicoli non destinati alla circolazione stradale come mezzo di trasporto,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di prevedere, nel rispetto della normativa europea, deroghe all'obbligo di assicurare tutti i veicoli per la responsabilità civile verso terzi, introdotto dal comma 1-*bis* dell'articolo 122 del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, per i veicoli il cui utilizzo su strade pubbliche non sia autorizzato ai sensi del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e per i veicoli utilizzati esclusivamente nelle aree il cui accesso è soggetto a restrizioni e nelle quali i rischi

per la responsabilità civile verso terzi siano assicurati con strumenti assicurativi diversi da quanto previsto dall'articolo 2054 del codice civile.

G/1086/12/8 (testo 2)

[Germanà](#), [Potenti](#)

Il Senato,

nel corso dell'esame del disegno di legge recante interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (A.S. 1086),

premessi che:

il settore dell'autotrasporto è strategico per lo sviluppo del Paese. Si tratta di un'attività imprenditoriale di primaria importanza per il nostro sistema economico, sia per l'incidenza sul PIL nazionale, sia per le implicazioni che un efficace servizio di movimentazione delle merci comporta nei confronti del sistema Paese e dell'intera collettività;

per tali ragioni la tematica dei costi di esercizio dell'attività di autotrasporto ha, nel corso degli anni, assunto una forte rilevanza ed in particolare gli elementi che maggiormente incidono sui costi operativi sono costituiti dal costo del lavoro, delle patenti e del carburante;

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

a parere degli interroganti, è necessario intervenire con misure volte a sostenere la categoria e a renderla attrattiva anche per le giovani generazioni con alcune misure, tra cui ad esempio l'innalzamento dei limiti giornalieri legislativamente disposti per la non concorrenza della indennità di trasferta (o missione) alla determinazione del reddito da lavoro dipendente; la ridefinizione della disciplina dell'agevolazione fiscale riconosciuta in favore degli esercenti le attività di trasporto merci allo scopo di ridurre il gravame delle accise sul gasolio per autotrazione e con un intervento di adeguamento dei contratti di trasporto alle variazioni dei corrispettivi richiesti per l'effettuazione dei noli marittimi,

impegna il Governo:

a valutare, compatibilmente con il quadro di finanza pubblica e nel rispetto della normativa europea, l'opportunità di adottare le necessarie iniziative volte a sostenere la categoria dell'autotrasporto, in particolare affrontando le questioni del costo del lavoro, delle patenti, del carburante nonché, tra le altre, le variazioni dei corrispettivi dei contratti di trasporto per l'effettuazione dei noli marittimi, a tal fine modificando la speciale disciplina di settore di cui al decreto legislativo n. 286 del 2005.

G/1086/13/8 (testo 2)

[Marti](#), [Germanà](#), [Potenti](#)

Il Senato,

nel corso dell'esame del disegno di legge recante interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (A.S. 1086),

premessi che:

lo scooter Vespa della Piaggio è un oggetto iconico del *design* e dell'industria italiana, noto e amato in tutto il mondo, che riveste un particolare interesse storico e collezionistico in ragione del suo rilievo industriale, sportivo, estetico e di costume;

sono oltre 20 milioni i modelli venduti e circolanti nel mondo e si contano 615 Vespa club sul solo territorio nazionale con migliaia di tesserati;

in considerazione delle politiche europee del *green deal* e delle possibili limitazioni al traffico previste per i veicoli non in linea con le ultime normative sulle emissioni, è importante intervenire con azioni che tutelino questo iconico *scooter* da eventuali provvedimenti sanzionatori provenienti dalla legislazione locale, nazionale ed europea affinché non si disperda un patrimonio culturale simbolo della tecnologia e dello stile italiano,

impegna il Governo:

alla luce del particolare rilievo storico, culturale ed artistico, a valutare la possibilità di inserire, nella fase attuativa dell'emanando codice della strada, il modello *scooter* Vespa della Piaggio fra i veicoli di interesse nazionale, anche prevedendo la sua esclusione dalle eventuali limitazioni alla circolazione per emissioni di inquinanti atmosferici sulle strade urbane ove previsto dalla legislazione locale, nazionale ed europea.

G/1086/17/8 (testo 2)

[Rosso](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge AS 1086, recante "Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285",

premessi che:

l'articolo 22 del disegno di legge in esame reca misure per contrastare il rischio della circolazione contromano;

l'articolo 12 del decreto legislativo 285 del 1992 - Nuovo codice della strada - reca misure per l'espletamento dei servizi di polizia stradale, prevedendo che quest'ultimo spetta in via principale alla specialità Polizia Stradale della Polizia dello Stato; alla Polizia di Stato; all'Arma dei carabinieri; al Corpo della guardia di finanza; ai Corpi e ai servizi di polizia provinciale, nell'ambito del territorio di competenza; ai Corpi e ai servizi di polizia municipale, nell'ambito del territorio di competenza; ai funzionari del Ministero dell'interno addetti al servizio di polizia stradale e al Corpo di polizia penitenziaria e al Corpo forestale dello Stato, in relazione ai compiti di istituto,

impegna il Governo:

a rivedere e definire, ferme restando le vigenti attribuzioni degli organi di polizia nell'espletamento dei servizi di polizia stradale, compresi i servizi di specialità, e le diverse competenze degli enti istituzionali, il novero degli ulteriori soggetti abilitati all'espletamento delle funzioni di polizia stradale e i relativi ambiti di competenza, in attuazione dello specifico criterio di delega di cui al comma 3, lettera n).

G/1086/18/8 (testo 2)

[Rosso](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge AS 1086, recante "Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285",

premessi che:

la normativa vigente prevede l'obbligo per gli enti locali di comunicare al Governo i proventi delle sanzioni stradali e la rendicontazione degli stessi, per le finalità previste,

impegna il Governo:

a rivedere la materia della destinazione dei proventi derivanti dalle sanzioni irrogate per le violazioni al codice della strada, chiarendo, in particolare, da quali soggetti (Stato, Comuni, Regioni o Provincie) saranno "incassate" le medesime sanzioni e quale dovrà essere la destinazione dei relativi proventi, precisando, al riguardo - senza ridurre le destinazioni di cui all'articolo 40, comma 2, lettere b), c) ed e), della legge n. 120 del 2010 - la necessità di assicurarne la destinazione prioritaria ad

interventi di riduzione dei pericoli derivanti dalla circolazione stradale oltre che alla manutenzione delle strade e al costante aggiornamento della segnaletica;

ai fini del punto che precede, monitorare le rendicontazioni effettuate dagli enti locali, intervenendo in caso di inadempienza con apposite sanzioni in capo ai soggetti responsabili;

a prevedere adeguati strumenti anche per assicurare che alle rendicontazioni degli enti locali sia data pubblicità sui pertinenti siti istituzionali.

G/1086/22/8 (testo 2)

[Rosso](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge AS 1086, recante "Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285",

premessi che:

l'articolo 23 del Nuovo codice della strada di cui al decreto legislativo 285 del 1992 reca misure in materia di pubblicità sulle strade e sui veicoli,

impegna il Governo:

a prevedere, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, adeguati stanziamenti nella legge di bilancio per il 2025, finalizzati al potenziamento dei cartelli e degli altri mezzi pubblicitari e di prevedere la collocazione di impianti pubblicitari digitali, a messaggio variabili e con tecnologie tridimensionali, nel rispetto delle esigenze di sicurezza della circolazione stradale.

G/1086/26/8 (testo 2)

[Rosso](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge AS 1086, recante "Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285",

premessi che:

l'articolo 35 del disegno di legge al comma 3, lettera f), punto 3), collega la dissuasività della sanzione anche alla situazione reddituale del soggetto,

impegna il Governo:

a dare attuazione compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica al criterio di delega citato, da interpretare, nei limiti di finanza pubblica, come criterio finalizzato a prevedere per le fasce di reddito più basse eventuali riduzioni della sanzione o forme di pagamento agevolate.

G/1086/31/8 (testo 2)

[Rosso](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge AS 1086, recante "Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285",

premessi che:

l'articolo 204-*bis* del Nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, prevede la possibilità per il trasgressore o gli altri soggetti indicati nell'articolo 196, qualora non sia stato effettuato il pagamento in misura ridotta nei casi in cui è consentito, di proporre opposizione davanti all'autorità giudiziaria ordinaria, mediante il pagamento del contributo unificato di cui all'articolo 13, comma 1, lettera a) del decreto del Presidente della Repubblica 30 maggio 2002, n. 115,

impegna il Governo:

ad adottare compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica disposizioni volte ad individuare una soglia della sanzione pecuniaria al di sotto della quale non è dovuto il versamento del contributo di cui in premessa e la restituzione dello stesso in caso di accoglimento dell'opposizione.

G/1086/32/8 (testo 2)

[Rosso](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge AS 1086, recante "Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285",

premessi che:

l'articolo 35 del disegno di legge in esame reca la delega al Governo per la revisione e il riordino della disciplina concernente la motorizzazione e la circolazione stradale,

impegna il Governo:

ad individuare compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica meccanismi effettivamente premiali che incentivino il trasgressore al pagamento della sanzione in tempi estremamente ridotti decorrenti dalla ricezione della notifica del verbale, anche prevedendo una riduzione più alta, rispetto all'attuale, dell'importo della sanzione prevista.

G/1086/33/8 (testo 2)

[Rosso](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge AS 1086, recante "Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285",

premessi che:

l'articolo 2, comma 2, del disegno di legge in titolo, modifica gli articoli 589-*bis* e 590-*bis* del codice penale che disciplinano, rispettivamente, le fattispecie dell'omicidio stradale e delle lesioni personali stradali gravi o gravissime;

in particolare, la novella all'articolo 589-*bis* prevede un'estensione dell'applicabilità del reato nei confronti di chi abbandona animali domestici su strada o nelle relative pertinenze, quando da tale fatto derivi un incidente stradale che cagiona la morte,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di specificare che la morte cagionata sia riferita all'uomo e non all'animale.

G/1086/38/8 (testo 2)

[Basso](#), [Irto](#), [Fina](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge 1086 recante "Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del Codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285",

premessi che,

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

l'Italia è uno tra i pochi Paesi europei in cui gli scontri stradali in ambito urbano continuano a

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

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

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

la maggior parte delle vittime di scontro stradale si registra in ambito urbano, che si configura quindi come un elemento imprescindibile di analisi per il miglioramento delle condizioni di sicurezza;

l'articolo 35, al comma 3, lettera *t*) attribuisce al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il compito di predisporre linee guida e di indirizzo destinate alle amministrazioni locali, concernenti la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e arredi urbani finalizzate anche alla sicurezza degli utilizzatori di veicoli a 2 ruote, che rischia, da un lato, di risultare parziale in relazione ad una pianificazione urbana orientata alla mobilità sostenibile e, dall'altro lato, di non tener conto del lavoro fatto dalle amministrazioni con i PUMS,

impegna il Governo:

ad elaborare le linee guida, d'intesa con la Conferenza Unificata, secondo il principio della leale collaborazione, perseguendo l'obiettivo di realizzare una pianificazione urbana orientata alla mobilità con l'obiettivo di:

a) ridurre la dipendenza dall'auto privata, promuovendo la riqualificazione dei quartieri a misura d'uomo, con servizi e attività accessibili a piedi o in bicicletta, e la promozione di modelli di sviluppo urbano secondo l'approccio delle «Città a 15 minuti»;

b) tener conto, ai fini della definizione degli strumenti di pianificazione urbanistica e della mobilità, quali ad esempio i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS), i relativi piani di settore (della logistica, della sosta, della ciclabilità, e altro), dei Piani Spostamento Casa-Lavoro delle aziende per guidare in modo coordinato lo sviluppo urbano e la gestione della mobilità.

G/1086/40/8 (testo 2)

[Durnwalder, Patton](#)

Il Senato,

nel corso dell'esame del disegno di legge recante interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (A.S. 1086),

premesso che:

tra i criteri direttivi specifici di delega di cui all'articolo 35 del disegno di legge *in itinere*, il comma 3, lettera *e*), impone la revisione della disciplina delle norme di comportamento e del relativo sistema sanzionatorio,

impegna il Governo:

in sede di revisione del codice della strada e, in particolare, in attuazione del criterio di delega di cui al comma 3, lettera *e*), a rivedere l'apparato sanzionatorio relativo alle violazioni del divieto di sosta anche nei confronti dei proprietari dei veicoli non adibiti al servizio di *car sharing* che sostano negli stalli riservati al *car sharing*.

G/1086/41/8 (testo 2)

[Durnwalder, Patton](#)

Il Senato,

nel corso dell'esame del disegno di legge recante interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (A.S. 1086),

premessi che:

l'articolo 2, comma 2 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285 definisce, in base alle caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, la classificazione delle strade;

in tale classificazione non rientrano le strade extraurbane ciclabili;

considerato che

tra i criteri di delega di cui all'articolo 35 del disegno di legge *in itinere*, il comma 4, lettera m), prevede il riassetto della disciplina tecnica concernente la classificazione delle strade,

impegna il Governo:

ad introdurre, in sede di revisione del codice della strada e, nello specifico, in attuazione del criterio di delega di cui sopra, la definizione di strada extraurbana tenendo conto non soltanto delle caratteristiche costruttive e del volume di traffico della stessa, ma anche dell'esigenza di prevedere limiti di velocità, appositamente segnalati, nell'ottica di assicurare la circolazione in sicurezza dei velocipedi.

G/1086/43/8 (testo 2)

[Durnwalder, Patton](#)

Il Senato,

nel corso dell'esame del disegno di legge recante interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (A.S. 1086),

premessi che:

il comma 4, dell'articolo 35 del disegno di legge *in itinere* conferisce al Governo l'autorizzazione ad emanare uno o più regolamenti governativi di delegificazione per la modifica del Codice della strada e del suo regolamento attuativo e delle norme di settore in diverse materie;

impegna il Governo:

in attuazione del criterio di delega di cui sopra a valutare l'impedimento, ove ne ricorrano i presupposti, tra i veicoli atipici di cui all'articolo 59 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, anche degli autoveicoli stradali da competizione immatricolati.

G/1086/44/8 (testo 2)

[Durnwalder, Patton](#)

Il Senato,

nel corso dell'esame del disegno di legge recante interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (A.S. 1086),

premessi che:

il comma 4, dell'articolo 35 del disegno di legge *in itinere* conferisce al Governo l'autorizzazione ad emanare uno o più regolamenti governativi di delegificazione per la modifica del Codice della strada e del suo regolamento attuativo e delle norme di settore in diverse materie;

impegna il Governo:

in attuazione del criterio di delega di cui sopra a considerare i motoveicoli in conformità all'articolo 4 del Regolamento UE 168/2013 tra i veicoli destinati ad effettuare il servizio di noleggio con conducente.

G/1086/45/8 (testo 2)

[Durnwalder](#), [Patton](#)

Il Senato,

nel corso dell'esame del disegno di legge recante interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (A.S. 1086),

premessi che:

l'articolo 35 del disegno di legge *in itinere* delega al Governo la revisione e il riordino della disciplina concernente la motorizzazione e la circolazione stradale;

il Regolamento (CE) n.561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, ha disposto la standardizzazione dei periodi di riposo e dei tempi di guida a livello europeo;

tale Regolamento, all'articolo 13 ha concesso agli Stati membri la possibilità di derogare alle disposizioni di cui agli articoli da 5 a 9, ai trasporti effettuati impiegando, tra l'altro, veicoli utilizzati per il trasporto di animali vivi dalle fattorie ai mercati locali o viceversa, o dai mercati ai macelli locali, entro un raggio fino a cento Km (Art. 13, paragrafo 1, lettera p))

considerato che

con decreto del Ministero dei trasporti del 20 giugno 2007 recante: "Esenzione dall'obbligo di rispetto dei tempi di guida e di riposo dei trasporti stradali e dall'obbligo di dotazione ed uso dell'apparecchio di controllo previsto dal regolamento (CEE) 3821/85 e successive modificazioni" sono state previste deroghe ai soli trasporti effettuati impiegando veicoli di cui all'articolo 13, paragrafo 1, lettere d), primo trattino, h) j) ed l);

nelle zone montane, il trasporto di animali vivi dalle fattorie isolate ai mercati locali o ai macelli o viceversa, può portare i trasportatori a superare, anche per poco, gli orari massimi consentiti e a rischiare, quindi, multe e sanzioni pesanti,

impegna il Governo:

nel rispetto della disciplina comunitaria vigente, a prevedere, nella fase di revisione ed armonizzazione della disciplina di cui sopra, la deroga dall'applicazione degli articoli da 5 a 9 del Regolamento citato anche per i veicoli utilizzati per il trasporto di animali vivi dalle fattorie ai mercati locali o viceversa, o dai mercati ai macelli locali, entro un raggio fino a cento Km (Art. 13, paragrafo 1, lettera p)).

G/1086/48/8 (testo 2)

[Sironi](#), [Di Girolamo](#)

Il Senato,

premessi che:

nell'ambito del provvedimento "Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della Strada" (A.S. 1086);

considerato che:

l'articolo 15 introduce una serie di disposizioni inerenti la circolazione delle biciclette, ivi compreso il rispetto della distanza laterale di 1.5 metri in caso di sorpasso da parte di un autoveicolo, mantenendo l'impostazione originale della disposizione di maggiore garanzia per la sicurezza del ciclista,

impegna il Governo a:

introdurre per il conducente di un autoveicolo che effettui il sorpasso di una bicicletta oltre all'obbligo di usare particolari cautele al fine di assicurare ove possibile la distanza di sicurezza di almeno 1,5 metri, anche quello di adottare, in ogni caso, tutte le precauzioni possibili al fine di garantire che la manovra di sorpasso della bicicletta avvenga mantenendo la maggiore distanza di sicurezza possibile e una velocità adeguata alle caratteristiche della strada.

G/1086/48/8 (già em 15.55)

[Sironi, Di Girolamo](#)

Il Senato,

premessi che:

nell'ambito del provvedimento "Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della Strada" (A.S. 1086);

considerato che:

l'articolo 15 introduce una serie di disposizioni inerenti la circolazione delle biciclette, ivi compreso il rispetto della distanza laterale di 1.5 metri in caso di sorpasso da parte di un autoveicolo, mantenendo l'impostazione originale della disposizione di maggiore garanzia per la sicurezza del ciclista,

impegna il Governo a:

introdurre per il conducente di un autoveicolo che effettui il sorpasso di una bicicletta oltre all'obbligo di usare particolari cautele al fine di assicurare la distanza di sicurezza di almeno 1,5 metri, anche quello di adottare, in ogni caso, tutte le precauzioni possibili al fine di garantire che la manovra di sorpasso della bicicletta avvenga mantenendo la maggiore distanza di sicurezza possibile e una velocità adeguata alle caratteristiche della strada.

G/1086/49/8 (già em 16.0.2)

[Di Girolamo](#)

Il Senato,

premessi che:

nell'ambito del provvedimento "Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della Strada" (A.S. 1086);

l'articolo 16 reca modifiche all'articolo 175 secondo comma del codice della strada introducendo una deroga al divieto di circolazione sulle autostrade, sulle strade extraurbane principali per alcune tipologie di motocicli se condotti da un soggetto di maggiore età;

considerato che:

il tasso di circolazione stradale presente in Italia è elevato,

impegna il Governo a:

adottare specifiche misure per l'installazione di dispositivi di segnalazione della sagoma anche in capo ai veicoli di vecchia immatricolazione e, in particolare, ai mezzi pesanti adibiti al trasporto di persone e di merci di categoria M3, M3, N2 e N3, nei casi di percorrenza in strada.

Art. 35

35.103 (testo 2)

[Basso, Irto, Fina, Giacobbe](#)

Al comma 4, dopo la lettera s), aggiungere le seguenti:

«s-bis) introduzione modalità atte a far sì che, al compimento degli 85 anni, la conferma della validità della patente di guida sia subordinata all'esito positivo di un esame pratico;

s-ter) introduzione di modalità semplificate e procedimenti atti a permettere ai cittadini italiani iscritti all'AIRE la possibilità di espletare operazioni di conseguimento o di duplicato per conferma di validità di titoli abilitativi alla guida presso le istituzioni consolari o le sedi istituzionali all'estero, opportunamente individuate, del luogo di residenza naturale».

Il presente fascicolo raccoglie i testi di tutti gli atti parlamentari relativi all'iter in Senato di un disegno di legge. Esso e' ottenuto automaticamente a partire dai contenuti pubblicati dai competenti uffici sulla banca dati Progetti di legge sul sito Internet del Senato (<https://www.senato.it>) e contiene le sole informazioni disponibili alla data di composizione riportata in copertina. In particolare, sono contenute nel fascicolo informazioni riepilogative sull'iter del ddl, i testi stampati del progetto di legge (testo iniziale, eventuale relazione o testo-A, testo approvato), e i resoconti sommari di Commissione e stenografici di Assemblea in cui il disegno di legge e' stato trattato, sia nelle sedi di discussione di merito sia in eventuali dibattiti connessi (ad esempio sul calendario dei lavori). Tali resoconti sono riportati in forma integrale, e possono quindi comprendere contenuti ulteriori rispetto all'iter del disegno di legge.