

Relazione sui lavori parlamentari in tema di mobilità e sicurezza stradale, non conclusi nel corso della XVII legislatura

A cura della Dott.ssa Maristella Giuliano e del Dott. Luca Agneni

Tra i vari temi inerenti la mobilità in generale, e in particolare con riferimento ai temi più importanti per l'ACI, nel corso della XVII legislatura è stato affrontato il problema della revisione e della **semplificazione della normativa in tema di circolazione stradale**, in particolare del Codice della Strada, che conta 245 articoli e del Regolamento di esecuzione ed attuazione al codice della strada DPR 16/12/1992 n. 495, con altri 408 articoli e 19 appendici. Tale impianto normativo rappresenta una giungla giuridica che gli utenti della mobilità ignorano giudicandola “troppo tecnica” e “confusa”. Da tempo l'Automobile Club d'Italia chiede un **nuovo Codice dei Conducenti** che in 50 articoli orienti con chiarezza i comportamenti degli utenti della strada, rimandando a uno specifico regolamento tecnico l'insieme delle disposizioni sulle caratteristiche dei veicoli e sulle infrastrutture stradali.

Il disegno di legge di iniziativa governativa **S 1638** recante “*Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285*” è passato all'esame del Senato il 13 ottobre 2014. L'atto è stato presentato alla Camera il 17 settembre 2013 e successivamente è stato approvato (in un testo unificato, perché trattato congiuntamente ad altri disegni di legge) il 9 ottobre 2014. Assegnato alla VIII Commissione del Senato della Repubblica (lavori pubblici e comunicazioni) per l'esame in sede referente, vede ancora l'esame in corso alla chiusura della attuale legislatura.

Il disegno di legge si fa interprete delle esigenze di semplificazione dell'assetto normativo del codice della strada e prevede una delega al governo per l'adozione entro dodici mesi dall'entrata in vigore della legge, di decreti legislativi di modifica e riordino del codice stesso secondo i seguenti criteri direttivi:

-riorganizzazione delle disposizioni del codice secondo criteri di coerenza e di armonizzazione delle stesse con le altre norme di settore, con quelle dell'Unione europea e quelle derivanti da accordi internazionali, nonché con le norme sulla competenza delle regioni e degli enti locali;

-semplificazione del testo del codice della strada, circoscrivendone il contenuto a:

I) disciplina comportamenti utenti della strada;

II) conseguenti previsioni sanzionatorie;

III) regolazione dello spazio stradale;

-delegificazione della disciplina riguardante l'attuazione della normativa europea armonizzata con conseguente adozione di regolamenti di delegificazione, nelle seguenti materie:

- caratteristiche dei veicoli eccezionali;
- caratteristiche specifiche della segnaletica stradale;
- classificazione, destinazione, caratteristiche costruttive, di equipaggiamento e di identificazione dei veicoli;
- procedimenti di ammissione, immatricolazione e cessazione della circolazione dei veicoli a motore.

Le principali novità al codice della strada perseguite con la presentazione del suddetto disegno di legge sono:

- razionalizzazione del codice della Strada, per la realizzazione di un Codice della Strada semplificato;
- procedure di ammissione alla circolazione, immatricolazione e cessazione della circolazione dei veicoli a motore;
- maggiore attenzione all'utenza vulnerabile attraverso la revisione e il rafforzamento delle misure finalizzate allo sviluppo della mobilità sostenibile
- definizione ed incentivazione dello strumento del Car pooling;

- regolamentazione della guida dei conducenti minorenni (il disegno di legge prevede espressamente l'applicabilità degli istituti della decurtazione di punteggio, del ritiro, della sospensione e della revoca della patente di guida anche nei confronti dei conducenti minorenni);
- revisione della disciplina per il conseguimento della patente di guida tendente ad una maggiore verifica, in sede di esame delle cognizioni teoriche, delle capacità pratiche e dei comportamenti alla guida, al fine di garantire la sicurezza della circolazione;
 - revisione della disciplina della classificazione delle strade, semplificazione della segnaletica stradale e l'limitazione dell'uso della stessa;
 - revisione dell'apparato sanzionatorio tramite la semplificazione e la riduzione del numero delle classi sanzionatorie e la modifica dell'entità delle sanzioni;
 - revisione del sistema dei ricorsi amministrativi e giurisdizionali.

Sempre in tema di proposte e disegni di legge che impattano in generale sul Codice della Strada e sulla disciplina della circolazione stradale, il 19 giugno 2017 è stato presentato alla Camera dei Deputati la proposta di legge **C 4555** recante "*Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di sanzioni relative all'utilizzo di apparecchi radiotelefonici e cuffie sonore alla guida, di sistemi di sicurezza dei seggiolini per bambini, di utilizzo dei proventi derivanti dalle sanzioni amministrative pecuniarie e di limiti alle emissioni acustiche dei quadricicli leggeri*". La proposta è stata abbinata ad altre proposte di legge ed il 5 luglio è stato adottato un Testo Unificato che è passato all'esame del Comitato Ristretto. Il **Testo Unificato** recante "*Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285*" è stato analizzato dalla IX Commissione Trasporti alla Camera ed il 26 luglio sono stati approvati degli emendamenti al testo stesso. La proposta di legge prevede anche dei gravi inasprimenti sanzionatori nel caso di uso dei cellulari durante la guida, che rappresenta una delle principali cause di distrazione e di conseguenza una delle principali cause di sinistri stradali. Per rispondere a tale criticità, il Testo Unificato prevede, un aumento della sanzione pecuniaria e la previsione della sospensione della patente di guida, che nel sistema vigente è applicata soltanto nel caso in cui il soggetto compia un'ulteriore violazione nel biennio.

Altri disegni di legge in tema di **guida distratta**, presentati al Senato, assegnati per l'esame in sede referente, ma di cui non è iniziato l'esame sono:

-S 2612 recante *“Modifica all'articolo 173 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285”* che prevede ugualmente inasprimenti di sanzionatori nel caso di guida con l'utilizzo del cellulare e **S 921** recante *“Disposizioni in materia di introduzione dell'obbligo di dotare gli autoveicoli di nuova costruzione di congegni universali per l'uso di apparecchi telefonici con modalità a viva voce”* nel quale si prevede l'obbligo per le imprese automobilistiche di dotare i propri veicoli di apparecchi telefonici con modalità a viva voce, concedendo un termine congruo alle imprese stesse e ai gestori di telefonia mobile per la messa a punto di tali congegni.

Anche in tema di incentivazione ed implementazione dei **centri di guida sicura** e dei **corsi di guida sicura** sono stati presentati sia alla Camera che al Senato delle proposte di legge. Il tema è particolarmente importante sia dal punto di vista di una formazione continua dei conducenti che sotto l'aspetto del recupero dei punti ed infine anche quale strumento di maggiore formazione dei giovani che devono formarsi alla guida.

Anche l'ACI chiede che sia stabilita l'obbligatorietà dei corsi di guida sicura entro 12/18 mesi dal conseguimento della patente, che sia effettuata la riforma del sistema di recupero dei punti patente, con l'obbligo di frequentare un corso di guida sicura per i conducenti responsabili di infrazioni gravi o di sinistri mortali, prevedendo un esame teorico e pratico alla fine del corso. L'ACI inoltre propone anche la previsioni di incentivi per favorire lo sviluppo degli autodromi e dei centri di guida sicura, che costituiscono delle vere e proprie palestre dove i ragazzi possono allenarsi per formarsi alla guida in modo più consapevole e responsabile.

A tale proposito la proposta di legge **C 3689** recante *“Istituzione dei centri per la guida sicura e modifiche all'articolo 117 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di limitazioni nella guida”* prevede che siano istituiti i centri per la guida sicura volti alla formazione dei guidatori di ogni tipo di veicoli, sia prima che dopo il conseguimento della patente di guida, al fine di conseguire una maggiore e diffusa sicurezza stradale mediante l'insegnamento delle adeguate tecniche di guida, anche in situazioni di pericolo. In tema di conferma della validità della patente di guida, inoltre, la proposta di legge prevede che la stessa sia subordinata alla permanenza dei requisiti fisici e psichici di idoneità alla guida e al superamento di una prova di controllo delle cognizioni da sostenersi dopo la frequenza di un corso di aggiornamento di 10 ore di formazione.

Il disegno di legge **S 2873** recante *“Disposizioni per l'istituzione dei centri di guida sicura”* dispone l'individuazione dei centri per la guida sicura con decreto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e la previsione di sconti obbligatori sull'assicurazione RCA, nel caso in cui i soggetti privati accettino di frequentare corsi di formazione per la guida sicura. Prevede inoltre l'attribuzione di due punti patente a coloro che acquisiscano un attestato di partecipazione ad un corso di guida sicura.

Con riferimento ai **dispositivi di rilevamento elettronico della velocità** il disegno di legge **S 3017** recante *“Modifiche alla disciplina in materia di modalità di accertamento dell'eccesso di velocità mediante sistemi elettronici, di notificazioni dei verbali e di opposizione agli stessi, nonché di utilizzo dei proventi delle sanzioni per violazioni del codice della strada”* apporta una serie di modifiche al Codice della Strada in particolare all'articolo 142, prevedendo che le postazioni di controllo di rilevamento della velocità siano segnalate non solo con cartelli ma anche con dispositivi luminosi, che la destinazione dei proventi delle sanzioni sia dedicata in modo esclusivo alla realizzazione di interventi e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali e che la riduzione applicata alla velocità rilevata dall'apparecchiatura aumenti dal 5 % al 10%. Inoltre il disegno di legge propone l'introduzione della modifica del termine di notifica del verbale fino a massimo 30 giorni e la modifica dell'articolo 126-bis cds, al fine di prevedere che l'obbligo di comunicazione dei dati del conducente, resti sospeso in caso

di ricorso. L'atto in questione è stato presentato al Senato ma non è mai stato assegnato per l'esame in sede referente.

Anche ACI ha sempre evidenziato che i fondi dei proventi delle sanzioni per le infrazioni al Codice della Strada siano destinati alla sicurezza stradale. La legge attualmente stabilisce che il 50% di questi fondi sia destinato alle opere di sicurezza stradale, ma è difficile verificare dai bilanci dei Comuni che ciò avvenga realmente. È necessario che questi fondi siano reinvestiti in programmi di manutenzione ordinaria e straordinaria nonché in progetti di messa in sicurezza delle infrastrutture stradali. Affinché questa misura operi concretamente occorre rendere la norma cogente anche con meccanismi di bonus/malus, premiando le amministrazioni diligenti e penalizzando le insolventi.

Sempre in tema di proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie l'atto **S 2839** recante " *Modifiche agli art 26 e 208 del codice della strada del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285*" che risulta ancora da assegnare alle Commissioni per l'esame in sede referente, prevede delle modifiche agli articoli 26 e 208 cds volte, rispettivamente, a prevedere che l'installazione e l'utilizzo di strumenti di rilevazione della velocità spettino esclusivamente agli Enti proprietari delle strade, con conseguente esclusione del potere di concessione di installazione ed utilizzo dei medesimi ad Enti diversi, e che tutti i destinatari dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie, e non solo gli enti locali, debbano assegnare la totalità di tali proventi al raggiungimento delle finalità elencate dal medesimo articolo.

Invece il disegno di legge **S 2939**, presentato al Senato, assegnato ma di cui non è mai iniziato l'esame, " *Modifica al decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° agosto 2002, n. 168, in materia di disposizioni per garantire la sicurezza nella circolazione stradale*" , prevede che i dispositivi finalizzati al rilevamento a distanza delle violazioni alle norme di comportamento di cui agli articoli 142 e 148 del codice della strada (limiti di velocità e sorpasso) che possono essere installati sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali e sulle strade classificate «C» (extraurbana secondaria) e «D» (strada urbana di scorrimento),

individuare con apposito decreto del Prefetto, siano installati anche sulle strade di tipo «E» (strade urbane di quartiere) sempre previo decreto prefettizio.

Altro importante argomento in discussione in Parlamento e di cui non si è concluso il dibattito riguarda le **auto storiche**, la loro disciplina, regolamentazione, tutela e valorizzazione.

ACI intende contemperare l'esigenza di valorizzazione e tutela del patrimonio costituito dai veicoli di effettivo interesse storico e collezionistico con quella del contenimento dei fenomeni di elusione ed evasione fiscale in relazione ai tributi automobilistici. A tale scopo propone che l'esenzione dal pagamento venga riconosciuta soltanto ai modelli di autoveicoli e motoveicoli, tra i 20 e i 30 anni di anzianità, ricompresi in apposite liste chiuse predisposte e aggiornate dall'ACI, quale Ente strumentale per lo Stato nel settore automobilistico, secondo criteri rigorosi ed oggettivi.

Su tale argomento, anche se non perfettamente in linea con tale orientamento, sono stati presentati in Parlamento vari disegni e proposte di legge, quali:

-C 1721, che non è stato mai assegnato, *“Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e altre disposizioni concernenti la disciplina dei veicoli di interesse storico e collezionistico e delle relative associazioni amatoriali”* che propone la possibilità di costituire libere associazioni amatoriali di collezionisti di veicoli di interesse storico e collezionistico, fondate su base volontaria e senza vincolo di esclusiva;

-S 108, atto assegnato di cui non è iniziato l'esame, recante *“ Disposizioni in materia di veicoli di interesse storico e collezionistico”* che prevede che tali veicoli, debbano essere preventivamente contemplati in un elenco concernente i modelli di veicoli individuati per marca ed anno di produzione e predisposto da un'apposita Commissione istituita presso il Dipartimento per i Trasporti Terrestri;

-gli atti S 723 e S 756, assegnati di cui non è iniziato l'esame, recanti *“Tutela e valorizzazione dei veicoli storici”* che prevedono, altresì, l'istituzione di una Commissione, composta dai rappresentanti delle associazioni, con il compito di identificare i veicoli di età inferiore a trenta anni di cui va promossa e incentivata la conservazione;

- **S 2785**, atto assegnato di cui non è iniziato l'esame, "*Riduzione dell'aliquota IVA per le revisioni e la manutenzione delle auto e moto d'epoca*" che prevede l'applicazione dell'imposta sul valore aggiunto (IVA) con aliquota al 10 per cento, sui lavori di mano d'opera o restauro effettuati su auto e moto d'epoca, purché le auto o le moto d'epoca stesse siano iscritte al Registro del Club ACI storico o che siano successivamente indicate come auto da restaurare nel medesimo Registro. Il disegno di legge, inoltre, prevede l'istituzione, presso l'Automobile Club d'Italia (ACI) Storico, dell'Albo dei certificatori con la funzione di garantire l'avvenuto restauro e la sua qualità in relazione alle auto e alle moto d'epoca;

- **C 4249** recante "*Modifica all'articolo 100 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, concernente le targhe dei veicoli e motoveicoli d'epoca*" che si propone l'obiettivo di preservare l'integrità di tutte le componenti che contraddistinguono i veicoli e i motoveicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico, compresa la targa, onde evitare che un veicolo acquistato all'estero, con targa originaria del Paese di immatricolazione, arrivato sul suolo italiano, debba essere immatricolato e di conseguenza targato secondo la normativa nazionale. Anche questo disegno di legge non è mai passato all'esame della Commissione per l'esame in sede referente;

- **C 423**, proposta di legge in corso di esame in commissione alla Camera - recante "*Disposizioni per la tutela e la valorizzazione dei veicoli storici*" che prevede la modifica dell'articolo 60 del Codice della Strada, definendo il veicolo storico, sulla base dei parametri europei, come qualsiasi veicolo stradale a motore di età superiore a trenta anni, conservato in maniera appropriata e rispettosa dell'ambiente e in condizioni storicamente corrette. Tale definizione evita, come spesso ha evidenziato l'ACI, la classificazione tra i veicoli storici di moltissimi veicoli semplicemente «vecchi», ai quali non è corretto riservare alcun beneficio. L'articolo elimina, poi, la definizione di «veicoli d'epoca», sostituendola con «veicoli di interesse storico non iscritti al pubblico registro automobilistico». La proposta C 423 prevede inoltre l'attribuzione di una targa di identificazione, con suffisso H (historicum) che consenta ai Comuni, nei casi di

divieti di circolazione, di considerare i veicoli storici muniti della predetta targa «H» alla stregua dei veicoli meno inquinanti «Euro 5»;

- l'atto **C 1719**, in corso di esame in commissione, "*Modifica all'articolo 80 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, concernente l'esenzione dei veicoli d'interesse storico dall'obbligo di revisione periodica*" e l'atto **S 1524**, da assegnare, recante "*Disposizioni riguardanti i veicoli di interesse storico e collezionistico*" che prevede la classificazione dei veicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico come veicoli con caratteristiche atipiche, di cui all'articolo 47 del codice della strada.

In tema di **rimodulazione delle accise sui carburanti**, l'ACI ha evidenziato che nel 2017 gli italiani hanno speso 53,3 miliardi di euro per acquistare benzina e gasolio auto. Tale cifra supera di 2,7 miliardi la spesa corrispondente del 2016 (+5,3%). Questo incremento non è dovuto ad un aumento dei consumi, che anzi sono in calo dell'1,9%, ma dalla dinamica dei prezzi alla pompa che ha portato il prezzo medio ponderato per la benzina da 1,443 euro del 2016 a 1,528 euro del 2017 con incremento del 5,9%, mentre il prezzo medio ponderato del gasolio è passato da 1,281 euro del 2016 a 1,383 euro del 2017 con un incremento dell'8%. La spesa per l'acquisto di benzina e gasolio auto in Italia è particolarmente elevata per la fortissima tassazione. Dei 53,3 miliardi spesi, ben 33,8 miliardi, cioè il 63,5% sono finiti nelle casse dell'Erario. Su benzina e diesel grava, infatti, una lunga serie di accise (la prima risale al 1935). Lo Stato predilige questa forma di tassazione perché diretta, ineludibile e senza costi di funzionamento per la Pubblica Amministrazione. Pertanto ACI chiede la rimodulazione delle accise sui carburanti e un efficace sistema di sterilizzazione dell'IVA per compensare i rialzi del petrolio.

Il disegno di legge **S 147** "*Modifiche al decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, in materia di razionalizzazione del sistema di distribuzione dei carburanti*" persegue il medesimo obiettivo tramite l'introduzione di misure che favoriscano una maggiore concorrenza nel mercato della distribuzione dei carburanti, e che portino ad un contenimento dei prezzi sulla rete di vendita dei prodotti petroliferi a vantaggio dei consumatori finali. Il disegno di legge risulta in corso di esame in Commissione congiunto con altri atti:

-
- **S 347** *“Disposizioni per la riorganizzazione e l'efficienza del mercato dei prodotti petroliferi e per il contenimento dei prezzi dei carburanti per uso di autotrazione”*
 - **S 399** *“Disposizioni per la riorganizzazione e l'efficienza del mercato dei prodotti petroliferi e per il contenimento dei prezzi dei carburanti per uso di autotrazione”*
 - **S 1156** *“Norme per il mercato e la concorrenza nonché deleghe in materia di liberalizzazioni nei settori dell'energia e delle attività bancarie”*
 - **S 1381** *“Modifiche al decreto legislativo 30 maggio 2008, n. 115, in materia di efficienza degli usi finali dell'energia e i servizi energetici”*

In materia di **Omicidio Stradale** la recente legge n. 41 del 2016 ha introdotto nel nostro ordinamento, il reato di omicidio stradale e il reato di lesioni personali stradali nel codice penale, rispettivamente agli articoli 589-bis e 590-bis, con la previsione di pene e sanzioni severe che si applicano anche nel caso in cui il conducente non sia sotto l'effetto di sostanze alcoliche o di droghe, ma violi alcune norme di prudenza previste dal Codice della Strada. Tali condotte sono:

- 1) procedere in un centro urbano ad una velocità pari o superiore al doppio di quella consentita e comunque non inferiore a 70 km/h, ovvero su strade extraurbane ad una velocità superiore di almeno 50 km/h rispetto a quella massima consentita; cagioni per colpa a taluno lesioni personali gravi o gravissime;
- 2) attraversare un'intersezione con il semaforo disposto al rosso ovvero circolare contromano;
- 3) eseguire una manovra di inversione del senso di marcia in prossimità o in corrispondenza di intersezioni, curve o dossi o effettuare un sorpasso di un altro mezzo in corrispondenza di un attraversamento pedonale o di linea continua.

Pur condividendo l'obiettivo principale di questa legge che è quello di punire con più severità i soggetti che si mettono alla guida di un veicolo a motore in stato di ebbrezza

alcolica o di alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope o ancora che seguano comportamenti da “pirata della strada” in conseguenza dei quali procurano la morte o la lesione personale grave o gravissima di una più persone, si ritiene che l'applicazione delle disposizioni previste da tale legge in merito alle condotte tipizzate di violazioni al Codice della Strada, sia di fatto troppo rigida nei confronti di quegli automobilisti che non fanno uso di sostanze alcoliche e stupefacenti e che provocano per distrazione un incidente stradale. Inoltre anche la vaghezza espositiva nella formulazione delle suddette condotte ha condotto il legislatore alla formulazione di proposte di legge correttive della legge n. 41/2016, che allo stato attuale sono state presentate e assegnate alle Commissioni competenti, ma di cui non è mai iniziato l'esame; tali proposte sono:

- **C 4193** recante *”Modifiche al codice penale e al codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di omicidio stradale”* ;
- **S 2633** recante *” Modifiche alle disposizioni introdotte dalla legge 23 marzo 2016, n. 41, in materia di omicidio stradale”*;
- **S 2729** recante *“ Modifiche alla disciplina sanzionatoria in materia di omicidio stradale e di lesioni personali stradali gravi o gravissime”* .

In tema di promozione di **forme di mobilità sostenibili e plurimodali**, pur considerando che l'attuale domanda di mobilità viene attualmente soddisfatta per circa l'80% da mezzi privati e per il restante 20% dal trasporto collettivo, tuttavia cresce nella collettività l'esigenza della mobilità condivisa e il desiderio di muoversi con il trasporto pubblico e la bici. In questo scenario ACI può svolgere il ruolo di promotore e facilitatore di soluzioni che abbiano come scopo la riduzione del trasporto privato a vantaggio di quello pubblico e di sistemi di intermodalità/multimodalità.

In tale contesto si segnala la proposta di legge **C 2436**, in corso di esame in Commissione alla Camera, recante *“Modifiche all'articolo 23 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, e altre disposizioni per la promozione dell'uso condiviso di autovetture private”* che prevede modalità di incentivazione e diffusione del car sharing, ovvero l'uso, su

prenotazione, di automobili dislocate in precisi punti del territorio, del car pooling, ovvero la condivisione di un'automobile privata da parte di un gruppo di persone che si muovono per lavoro, studio o altre attività lungo lo stesso percorso e nei medesimi orari e del ride sharing, moderna rivisitazione dell'autostop.

Per sviluppare queste nuove forme di sharing economy si prevede la destinazione di fondi per il sostegno di progetti di ricerca, sviluppo e innovazione del settore, quali progetti di ricerca nel campo della ingegneria elettronica e informatica al fine di realizzare software, piattaforme web e nuovi strumenti o tecnologie ITS che vadano nella direzione di migliorare l'incrocio di dati e di rendere una maggiore funzionalità, tracciabilità, e certificabilità degli stessi.

Inoltre nel settore della valorizzazione delle diverse modalità di espressione della mobilità anche in linea con la tutela ambientale, sono stati presentati in parlamento vari disegni di legge in tema di **mobilità dolce**. La mobilità dolce è una forma di mobilità lenta, finalizzata alla fruizione dell'ambiente e del paesaggio, con particolare attenzione ai disabili, ai minori, alle persone anziane, caratterizzata da un'elevata sostenibilità ambientale e costituita da infrastrutture come percorsi pedonali, percorsi ciclabili, percorsi per il turismo equestre, percorsi ferroviari. In questo settore sono stati presentati vari disegni di legge. La proposta di legge **C 72** “*Norme per la tutela e la valorizzazione del patrimonio ferroviario in abbandono e la realizzazione di una rete di mobilità dolce*”, in corso di esame in commissione, in abbinamento con altre proposte di legge (**C 599** “*Norme per la valorizzazione del patrimonio ferroviario in disuso e delle strade storiche nonché per la realizzazione di una rete di mobilità dolce e delle «vie verdi»*”; **C 1640** “*Norme per la realizzazione di una rete della mobilità dolce nonché per la tutela e la valorizzazione del patrimonio stradale e ferroviario in abbandono*”; **C 1747** “*Norme per la realizzazione di una rete di itinerari per la mobilità dolce e per la riconversione delle linee ferroviarie dimesse*”) prevede sistemi di riqualificazione dei tragitti della rete ferroviaria minore, le cosiddette «ferrovie secondarie o economiche», e

che hanno subito un progressivo abbandono nel tempo, e dei tronchi sostituiti con la costruzione di «direttissime», consistenti in una riqualificazione degli stessi sotto forma di percorsi ecologici (a piedi, in bicicletta, a cavallo) in grado di collegare luoghi importanti dal punto di vista del patrimonio storico, artistico e culturale locale.

La proposta di legge **C 298**, assegnata ma di cui non è iniziato l'esame, "*Disposizioni per la tutela e la valorizzazione delle strade bianche*" persegue la riscoperta della ruralità, il cicloturismo, l'enogastronomia, il trekking, il turismo equestre, i percorsi spirituali e religiosi oltre che del turismo in generale, tramite la riqualificazione di 10.000 chilometri di varie tipologie di percorsi su tutto il territorio nazionale quali sono le ferrovie dismesse, gli argini e le alzaie dei fiumi e dei canali, i tronchi stradali dismessi dall'ANAS, le strade secondarie, i sentieri, le mulattiere e le strade storiche. La proposta di legge punta al recupero e al riutilizzo delle infrastrutture territoriali in disuso e di quelle a basso utilizzo, all'interconnessione dei tracciati, allo sviluppo dell'intermodalità e della ricettività turistica, mediante l'integrazione con il sistema dei trasporti pubblici locali.

Altre proposte e disegni di legge che perseguono gli stessi fini sono:

- il disegno di legge **S 2481** "*Norme per la realizzazione di una rete della mobilità dolce nonché per la tutela e valorizzazione del patrimonio stradale e ferroviario in abbandono. Istituzione dell'Osservatorio sulla mobilità dolce*" che è stato assegnato ma di cui non è iniziato l'esame ;
- la proposta di legge **C 132**, da assegnare, recante "*Disposizioni per la tutela e la valorizzazione degli itinerari ferroviari dismessi e per la promozione della mobilità dolce*";
- il disegno di legge **S 1474**, assegnato ma di cui non è iniziato l'esame, recante "*Disposizioni per il recupero, la valorizzazione e la manutenzione delle tratte ferroviarie in disuso o dismesse e delle relative pertinenze*".

In tema di veicoli ecologici ed in particolare di **veicoli elettrici**, sono stati presentati vari disegni e proposte di legge volti ad incentivarne la diffusione e l'uso. Attualmente in Italia si contano circa 2.750 punti di ricarica per veicoli elettrici,

distribuiti su circa 1.400 colonnine, in Olanda ne esistono 21.000 , in Francia 12.500, 11.000 in Gran Bretagna, 7.500 in Norvegia. E' incontestabile che le cifre parlano di un ritardo che deve essere colmato considerato il sempre maggior interesse da parte degli utenti di veicoli ibridi o elettrici. Anche l'ACI ha maturato esperienze in questo settore e si propone quale referente e supporto per una sempre maggiore diffusione di sistemi di ricarica per veicoli elettrici. Nell'ambito dei lavori parlamentari presentati durante la XVII legislatura si annoverano in questo settore:

- l'atto **C 4083**, recante "*Disposizioni in materia di acquisto di veicoli di servizio elettrici da parte delle pubbliche amministrazioni*" che si prefigge di rendere obbligatorio, ma gradualmente, i veicoli elettrici per le dotazioni delle pubbliche amministrazioni. Questo riguarderebbe sia le vetture di servizio, le cosiddette auto blu o auto grigie, sia gli autobus, le ambulanze, i mezzi dei vigili del fuoco e anche delle Forze dell'ordine. L'esame in sede referente della proposta di legge è stato effettuato, ma non terminato, dalla I Commissione della Camera;
- la proposta di legge **C 4036** "*Modifica alla tabella A allegata al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, per la riduzione dell'aliquota dell'imposta sul valore aggiunto relativa agli interventi di riqualificazione elettrica dei veicoli*" che è stata assegnata ma di cui non è iniziato l'esame;
- il disegno di legge **S 142**, assegnato ma di cui non è iniziato l'esame, recante "*Norme per la diffusione di autoveicoli a propulsione ibrida*;
- la proposta di legge **C 3690** "*Disposizioni per favorire la diffusione di veicoli a trazione elettrica e la realizzazione di reti infrastrutturali per la loro ricarica*" assegnato ma non iniziato l'esame.

In tema di misure per favorire **la mobilità delle persone disabili**, quali strumenti di inclusione sociale, si segnalano i seguenti atti, tutti assegnati alle Commissioni competenti ma di cui non è iniziato l'esame in sede referente:

- **C 3705** recante "*Agevolazioni fiscali per l'acquisto di quadricicli a motore destinati al trasporto di persone disabili*";

- **C 3669** recante *“Modifica all'articolo 188 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di gratuità della sosta per i veicoli al servizio di persone invalide”* che in linea con la risoluzione presso la Commissione trasporti della Camera dei deputati (n. 7-00400), approvata il 28 aprile 2011, prevede e sancisce, in maniera chiara, la gratuità dei parcheggi per i titolari di contrassegno di parcheggio per disabili, ponendo fine ad una lunga confusione normativa. A tal fine la presente proposta di legge modifica l'articolo 188 del Codice della Strada stabilendo che i veicoli al servizio di persone con disabilità, muniti di apposito contrassegno, non sono tenuti al pagamento di alcuna somma qualora sostino in aree di sosta o di parcheggio a pagamento a causa dell'indisponibilità di stalli riservati;
- **C 3149** recante *”Modifica all'articolo 28 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, in materia di accessibilità ai disabili degli impianti di distribuzione di carburanti”* che prevede l'obbligo per i Comuni di garantire, nell'ambito delle proprie competenze, idonei livelli di accessibilità agli impianti urbani di distribuzione di carburanti ai soggetti con disabilità;
- **S 1545** recante *“Integrazione al comma 1 dell'articolo 15 del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, in materia di detrazioni d'imposta per spese sostenute dal disabile grave, ai sensi del comma 3 dell'articolo 3 della legge 5 febbraio 1992, n. 104, in materia di premio assicurativo per l'auto”*;
- **S 435** recante *“Nuove norme per la concessione del contrassegno per i veicoli al servizio dei soggetti disabili e in materia di parcheggi ad essi riservati”* che introduce norme più severe in merito alla concessione impropria di tale contrassegno e all'uso scorretto dello stesso.