

CAMERA DEI DEPUTATI
COMMISSIONE TRASPORTI

SEDE REFERENTE

Mercoledì 8 marzo 2023. – Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA.

Modifiche agli articoli 148 e 149 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di sicurezza stradale dei ciclisti. C. 526 Berruto.

(Esame e rinvio – Abbinamento della proposta di legge C. 892 Iaria).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Salvatore DEIDDA, presidente, avverte che il gruppo PD-IDP ha chiesto che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche attraverso il sistema di ripresa audiovisivo a circuito chiuso. Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione. Fa presente che nella riunione del 1° marzo l'ufficio di presidenza ha convenuto sull'abbinamento della proposta di legge C. 892, d'iniziativa del deputato Iaria, recante modifiche agli articoli 142, 148 e 149 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di limiti di velocità e di sicurezza stradale dei ciclisti. (La Commissione consente)

Ouidad BAKKALI (PD-IDP), relatrice, ricorda che le proposte di legge nascono da un ampio confronto col mondo del ciclismo, in particolare con i familiari di vittime di incidenti legati alla poca sicurezza sulle nostre strade: ad esempio il padre di Tommaso Cavorso, morto a 13 anni. Riferisce quindi sui contenuti delle proposte di legge Berruto (A.C. 526) e Iaria (A.C. 892). Entrambe apportano modifiche agli articoli 148 e 149 del Codice della strada, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di sicurezza stradale dei ciclisti; la sola proposta di legge A.C. 892 modifica, altresì, l'articolo 142 del Codice, relativo ai limiti di velocità. Richiama preliminarmente l'attenzione della Commissione sul tema della sicurezza stradale in generale e della sicurezza degli utenti vulnerabili della strada in particolare – pedoni, persone con disabilità, ciclisti, conducenti di monopattini, e in generale tutti coloro che, come dispone l'articolo 3, comma 53-bis, del Codice della strada, meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione stradale. I numeri dell'incidentalità stradale in Italia, rilevati dall'ISTAT e pubblicati a luglio 2022, delineano un quadro allarmante: nel solo 2021, si sono verificati 151.875 incidenti stradali, con 2.875 vittime (il 20 per cento in più rispetto al 2020) e 204.728 feriti (il 28,6 per cento in più rispetto al 2020); vi sono stati 147.478 conducenti infortunati, morti o feriti e 128.822 incolumi, per un totale di 276.300 persone coinvolte in incidenti stradali. Risulta confermato il permanere in Italia di una eccessiva mortalità, principalmente nelle strade extraurbane, dove avviene il 21,9 per cento degli incidenti, con 1.365 vittime nel 2021 e un tasso di 4,1 decessi ogni 100 incidenti; il 73,1 per cento degli incidenti avviene sulle strade urbane (1264 vittime nel 2021), il 5% sulle autostrade (246 vittime nel 2021). I numeri che riguardano specificamente gli utenti vulnerabili della strada sono ancora più preoccupanti: su 16.358 incidenti in cui sono stati coinvolti dei ciclisti, 210 di questi sono morti e 15.769 sono stati feriti; su 2.114 incidenti che hanno interessato monopattini elettrici, 10 conducenti sono morti e 2.107

sono rimasti feriti; su 697 incidenti che hanno coinvolto biciclette elettriche, 15 conducenti sono morti e 696 sono stati feriti. In questo contesto intervengono le due proposte di legge all'esame della Commissione. Rinviando per i necessari approfondimenti alla documentazione predisposta dagli uffici, rappresenta sinteticamente che entrambe le proposte di legge dispongono in primo luogo la modifica dell'articolo 148 del Codice della strada, e in particolare del comma 9-bis, che disciplina il sorpasso dei velocipedi da parte degli autoveicoli. In aggiunta al già previsto obbligo di adottare particolari cautele, è introdotto quello di mantenere la distanza laterale di sicurezza dal velocipede, determinata ai sensi dell'articolo 149, comma 1 (anch'esso interessato dalle modifiche) e, cioè, non inferiore a 1,5 metri, in considerazione della minore stabilità e della rilevante probabilità di ondeggiamenti e deviazioni del velocipede, e di differire la manovra di sorpasso ove le condizioni di sicurezza non siano garantite. Tuttavia, mentre la proposta Berruto C. 526 mantiene l'attuale previsione che punisce i trasgressori con la sanzione amministrativa da euro 167 ad euro 665, la proposta Iaria C. 892 nulla dispone in merito. Un'ulteriore differenza risiede nel fatto che la proposta A.C. 892 espressamente specifica che tali disposizioni si applicano anche al sorpasso dei monopattini, laddove la proposta Berruto C. 526 utilizza la locuzione generale di velocipede. Entrambe le proposte di legge dispongono, poi, la modifica dell'articolo 149, comma 1, del Codice della strada, che disciplina la distanza di sicurezza tra i veicoli in marcia. Fermo restando l'obbligo di tenere una distanza di sicurezza dal veicolo che precede, tale che sia garantito in ogni caso l'arresto tempestivo e siano evitate collisioni, sono aggiunte nuove previsioni relative specificamente alla previsione della distanza laterale di sicurezza, dal margine della strada e dai veicoli, che dev'essere commisurata alle condizioni del traffico e alla visibilità e garantire in ogni caso la possibilità di arresto tempestivo per evitare collisioni con eventuali ostacoli presenti nella carreggiata (Berruto C. 526), ovvero, con la formulazione più sintetica usata dalla proposta Iaria C. 892, garantire in ogni caso la possibilità di arresto tempestivo in condizioni di sicurezza. In particolare la distanza laterale di sicurezza dai velocipedi deve essere maggiore in ragione della già ricordata probabilità di loro ondeggiamenti e deviazioni. Specifiche disposizioni sono, poi, riferite al sorpasso dei velocipedi fuori dei centri urbani: la proposta Berruto C. 526 prevede che, qualora le condizioni di sicurezza e della circolazione lo consentano, i conducenti degli autoveicoli possono effettuare la manovra di sorpasso dei velocipedi, autorizzata da apposita segnaletica, mantenendo una distanza laterale di sicurezza non inferiore a 1,5 metri; la proposta Iaria C. 892, sia pure con analogo formulazione, fa invece riferimento al sorpasso effettuato da tutti i veicoli a motore – non limitandolo, quindi, ai soli autoveicoli – e non fa riferimento alla presenza di apposita segnaletica che lo autorizzi. La proposta di legge Iaria C. 892 dispone in aggiunta che, qualora, in ragione della ridotta ampiezza delle corsie o della strada, la distanza laterale non possa essere rispettata, il conducente del veicolo che si approssima a un velocipede deve rallentare e adeguare la propria velocità a quella del velocipede, e può sorpassarlo solo a velocità molto ridotta, tale da non costituire pericolo per il ciclista. Come anticipato, la proposta Iaria C. 892 modifica, altresì, l'articolo 142 del Codice della strada, in materia di limiti di velocità dei veicoli, novellandone il comma 1 e aggiungendovi un nuovo comma 1-bis. Mentre, rispetto al testo attualmente vigente, sono confermati i limiti di velocità massima fissati a 130 km/h per le autostrade, 110 km/h per le strade extraurbane principali e 90 km/h per le strade extraurbane secondarie, variano i limiti relativi alle strade urbane: in luogo della previsione generale che fissa il limite a 50 km/h nei centri abitati (innalzabili fino a 70 km/h per le strade urbane le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano, previa installazione degli appositi segnali), la proposta di legge opera una distinzione, prevedendo un limite generale di 50 km/h per le strade urbane di scorrimento (tipo D), e fissando il limite a 20 o 30 km/h per le strade di quartiere (tipo

E) e locali (tipo F). Segnala, sul punto, che il nuovo comma 1, come risultante dalla proposta di legge, non ripropone il contenuto degli ultimi periodi del vigente comma 1, relativi alle autostrade a tre corsie più corsia di emergenza per ogni senso di marcia sulle quali è possibile elevare il limite massimo di velocità fino a 150 km/h in presenza di determinate condizioni, e alla previsione di limiti massimi di velocità ridotti, in caso di precipitazioni atmosferiche di qualsiasi natura, a 110 km/h sulle autostrade e 90 km/h sulle strade extraurbane principali. Quanto al nuovo comma 1-bis, che la proposta di legge Iaria C. 892 aggiunge all'articolo 142 del Codice della strada, esso è volto a fissare i seguenti limiti di velocità nelle aree classificate come zona scolastica o zona residenziale e nelle zone limitrofe ai luoghi di culto e ai presidi ospedalieri e sanitari: 20 km/h su strade con carreggiata unica e marciapiede; 30 km/h su strade a corsia unica in ogni senso di circolazione; 50 km/h su strade a due o più corsie in ogni senso di circolazione. La disposizione specifica che a tal fine non sono calcolate le corsie riservate alla circolazione di determinate utenze o all'uso esclusivo dei mezzi pubblici, e inoltre ammette la riduzione di tali limiti massimi di velocità, con deliberazione dell'amministrazione comunale e apposizione di specifica segnaletica. Infine, a differenza della proposta Berruto C. 526 che si compone di un solo articolo, la proposta Iaria C. 892 contiene anche un articolo 2, che reca la clausola di invarianza finanziaria.

Mauro BERRUTO (PD-IDP) ricorda che il testo della sua proposta di legge C. 526 è stato depositato 22 giorni prima della morte di Davide Rebellin, che ha riacceso l'attenzione mediatica sul tema. In realtà, non passano 48 ore senza che muoia un ciclista sulle nostre strade: non solo professionisti, sportivi e amatori, ma anche cittadini comuni che usano la bicicletta nella vita quotidiana. Fa poi preliminarmente presente che la sua proposta è stata sottoscritta da almeno un deputato di ciascuna forza politica, e che esiste poi un'identica proposta al Senato del gruppo Forza Italia. Vi è dunque ampia trasversalità, frutto della presa di coscienza dell'urgenza di un provvedimento che può cambiare un paradigma: la strada non è solo degli automobilisti, bensì di tutti gli utenti. L'idea di prevedere una distanza laterale di sicurezza di un metro e mezzo nei sorpassi sulle strade extraurbane rappresenta una forma di rispetto per i ciclisti: la sua applicazione può portare un automobilista a perdere cinque minuti della sua giornata, ma può consentire a un ciclista di salvare la propria vita. Chiede dunque all'onorevole Iaria, in sede di abbinamento delle due proposte di legge, di considerare un testo unificato che contempli solo la previsione della distanza laterale di un metro e mezzo, veicolando la parte restante in un diverso provvedimento. Si tratta, argomenta, di una battaglia storica del mondo del ciclismo, che ora può essere coronata da successo; inoltre, una simile scelta dimostrerebbe la centralità delle Commissioni nel funzionamento dell'istituzione parlamentare.

Antonino IARIA (M5S) osserva preliminarmente che la proposta di legge è stata depositata a inizio legislatura, ma che la connessa discussione viene molto più da lontano nel tempo. Uno dei problemi più complessi da risolvere relativamente alla distanza laterale di un metro e mezzo è la modifica delle carreggiate stradali: la differente formulazione della proposta di legge a sua prima firma nasce dalla consapevolezza di tale difficoltà. Ancora più importante è invece, a suo avviso, la riduzione dei limiti di velocità in ambito urbano: la mobilità sostenibile e la sua coesistenza con quella tradizionale soffrono per i limiti di velocità nelle nostre città, che appaiono troppo elevati. In conclusione, si dichiara disponibile a lavorare con il collega Berruto e con la maggioranza per arrivare a una sintesi condivisa; partendo dal presupposto che tutti stiano ormai arrivando all'idea di una mobilità promiscua: auto, trasporto pubblico e mobilità sostenibile. Elena

MACCANTI (LEGA) fa presente che nessuno del gruppo della Lega ha firmato la proposta Berruto C. 526. Afferma poi che tale argomento non è nuovo, giacché la Commissione l'aveva già affrontato in una proposta organica di riforma del codice della strada nella scorsa legislatura; tuttavia una simile proposta sulla distanza laterale di un metro e mezzo a firma De Lorenzis venne accuratamente esaminata e poi respinta. Si tratta, continua, di una previsione dal forte impatto emotivo, ma che in un'interlocuzione con la Polizia stradale e altri auditi si era rivelata irrealizzabile. Si dichiara dunque disponibile al più ampio confronto, ma preannunzia sin d'ora che chiederà un ciclo di audizioni con strutture del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Sottolinea ancora che, dopo quella riforma del codice della strada, vi sono solo stati solo interventi spot, inseriti per lo più in provvedimenti di natura economica, che ci hanno dato un quadro fortemente frammentario. Occorre dunque tornare a riforme che esprimano una visione d'insieme, e non disperdersi in « provvedimenti bandiera ». Conclude peraltro reiterando la massima disponibilità della Lega ad intervenire sulla sicurezza stradale, che offre oggi dei dati estremamente preoccupanti.

Luciano CANTONE (M5S) ritiene che la proposta di legge Iaria C. 892 presenti molti punti di interesse, soprattutto per quanto riguarda i limiti di velocità. Argomenta poi che nella scorsa legislatura la riforma della distanza laterale di un metro e mezzo è stata espunta per questioni politiche e non tecniche. Tale distanza laterale in alcuni tratti stradali è difficilmente realizzabile; tuttavia, la Commissione ha la possibilità di prevederla senza renderla obbligatoria in tutte le tipologie di strade. Continua ricordando che il problema della sicurezza stradale è reale: vi è un trend di un morto ogni tre ore sulle nostre strade, peraltro in crescita. Ritiene poi che il tema non debba essere affrontato solo nella Commissione Trasporti: giacché vi sono profili di natura penale e la necessità di criteri di proporzionalità nelle sanzioni: dovrebbero essere coinvolte anche le Commissioni Giustizia e Affari costituzionali.

Carminio Fabio RAIMONDO (FDI) fa presente che la sottoscrizione da parte di un deputato di Fratelli di Italia della proposta Berruto C. 526 è frutto di un errore materiale. Dichiaro poi che non vi è alcuna preclusione sulla possibilità di un confronto, ma che la via maestra è quella di una riforma organica del codice della strada, anche nella prima parte della legislatura. **Si unisce infine alla richiesta di un ciclo di audizioni, proponendo la Polizia stradale.**

Andrea CAROPPO (FI-PPE) afferma che il tema da mettere al centro è quello della sicurezza stradale. Onde evitare provvedimenti sull'onda dell'emotività, **chiede dati statistici più completi sull'incidentalità e mortalità sulle strade, anche con riferimento alla materia dei monopattini.**

Roberto MORASSUT (PD-IDP) dichiara che la revisione del codice della strada è un tema da affrontare in modo organico e completo. Tuttavia, le morti dei ciclisti su strada sono un'emergenza nazionale e attendere che vi sia nell'arco di una legislatura una revisione integrale di tale codice si rivela una scelta impossibile; in secondo luogo, in termini politici la proposta in esame appartiene alla quota di minoranza e dunque va discussa. Il testo può essere semmai asciugato, ridotto, circoscritto alle parti più emergenziali, mentre le parti più « strategiche » possono essere stralciate e dirottate verso altro provvedimento. Propone in conclusione di isolare due testi di legge, uno che riguardi la distanza laterale di un metro e mezzo e un altro sulla città a 30 all'ora.



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

Forlì, 13 marzo 2023