

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE REFERENTE:

Variazione nella composizione della Commissione	105
Modifiche al codice della strada. Testo unificato C. 24 Brambilla, C. 192 Schullian, C. 193 Schullian, C. 219 Schullian, C. 234 Gebhard, C. 264 Molteni, C. 367 Comaroli, C. 681 Baldelli, C. 777 Gusmeroli, C. 1051 De Lorenzis, C. 1113 Pagani, C. 1187 Bergamini, C. 1245 Mulè, C. 1348 Gadda, C. 1358 Meloni, C. 1364 Frassini, C. 1366 Maccanti, C. 1368 Scagliusi, C. 1399 Vinci, C. 1400 Vinci, C. 1601 Butti, C. 1613 Zanella e petizione n. 38 (Seguito dell'esame e rinvio)	105
ALLEGATO 1 (Emendamento 5.100 dei relatori e relativi subemendamenti)	113
ALLEGATO 2 (Proposta di riformulazione degli emendamenti 4.21 e 4.22)	115
ALLEGATO 3 (Emendamenti approvati)	116
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	112

SEDE REFERENTE

Mercoledì 3 luglio 2019. — Presidenza del vicepresidente Diego DE LORENZIS indi del presidente Alessandro MORELLI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Michele Dell'Orco.

La seduta comincia alle 9.05.

Variazione nella composizione della Commissione.

Diego DE LORENZIS (M5S), *presidente*, avverte che la deputata Valentina BARZOTTI, appartenente al Gruppo MoVimento 5 Stelle, ha cessato di far parte della Commissione.

Modifiche al codice della strada.

Testo unificato C. 24 Brambilla, C. 192 Schullian, C. 193 Schullian, C. 219 Schullian, C. 234 Gebhard,

C. 264 Molteni, C. 367 Comaroli, C. 681 Baldelli, C. 777 Gusmeroli, C. 1051 De Lorenzis, C. 1113 Pagani, C. 1187 Bergamini, C. 1245 Mulè, C. 1348 Gadda, C. 1358 Meloni, C. 1364 Frassini, C. 1366 Maccanti, C. 1368 Scagliusi, C. 1399 Vinci, C. 1400 Vinci, C. 1601 Butti, C. 1613 Zanella e petizione n. 38.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato, da ultimo, nella seduta del 2 luglio 2019.

Diego DE LORENZIS, *presidente e relatore*, ricorda che nella seduta del 2 luglio è iniziato l'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 4 e che sono stati accantonati gli emendamenti 4.1, 4.2, 4.3, 4.5, 4.9, 4.10, 4.11, 4.12, 4.13, 4.14, 4.15, 4.16, 4.17, 4.21, 4.22, 4.27 e 4.28.

Avverte che sono stati presentati 4 subemendamenti all'emendamento 5.100 dei relatori (*vedi allegato 1*).

Segnala che i relatori hanno predisposto una proposta di riformulazione degli emendamenti Sozzani 4.21 e Gariglio 4.22, che tiene conto dell'approfondito dibattito svoltosi nella seduta di ieri e delle considerazioni svolte dai colleghi intervenuti, superando la proposta di riformulazione dell'emendamento Gariglio 4.22 già presentata (*vedi allegato 2*).

Ritiene quindi che la Commissione possa proseguire con l'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 4, a partire dall'emendamento Rosso 4.30.

Roberto ROSSO (FI) chiede alla presidenza un chiarimento su quanto emerge nel resoconto sommario della seduta di ieri in merito alla sperimentazione prevista dal decreto ministeriale in materia di dispositivi di mobilità elettrica; in particolare chiede conferma del fatto che la sperimentazione sia effettivamente iniziata.

Diego DE LORENZIS, *presidente e relatore*, fa presente che con la norma inserita nella legge di bilancio per il 2019 è stata prevista l'emanazione di un decreto ministeriale che prevede la sperimentazione per i dispositivi di micromobilità elettrica. Segnala che al momento il citato decreto ministeriale non è ancora pubblicato in quanto si è in attesa della registrazione della Corte dei conti. Di fatto quindi la sperimentazione non può ritenersi ancora iniziata.

Roberto ROSSO (FI) richiama l'attenzione sull'opportunità che a presiedere sia il presidente Morelli, assente anche nella seduta di ieri.

Diego DE LORENZIS, *presidente e relatore*, informa i colleghi della Commissione che il presidente Morelli è in arrivo e che la sua assenza è dovuta all'anticipo, su richiesta del Governo, dell'orario di inizio della seduta.

Roberto ROSSO (FI) illustra le finalità dell'emendamento a sua prima firma 4.30, che fa parte di una serie di emendamenti

presentati dal suo gruppo relativi all'introduzione dell'obbligo del casco omologato per l'uso dei velocipedi. Nel dichiarare di non comprendere le ragioni a fondamento del parere negativo dei relatori espresso su tutti gli emendamenti riferiti a tale questione, svolge una breve ricognizione relativa alla previsione dell'obbligo dell'uso del casco nei principali paesi europei. In particolare, citando gli esempi di paesi come l'Austria, la Croazia, l'Estonia, la Francia, la Lettonia, la Lituania, la Repubblica Ceca, la Slovenia, la Spagna, la Svezia e la Svizzera, segnala che in tali paesi vige l'obbligo del casco, almeno per i bambini, e che in subordine è vivamente consigliato l'uso dello stesso.

Ribadisce quindi l'importanza che la Commissione, accingendosi ad introdurre importanti modifiche al codice della strada, abbia come faro la sicurezza soprattutto dei minori, anche in considerazione della scelta di introdurre i dispositivi anti-abbandono con una specifica legge. Richiama altresì alcune statistiche sui minori coinvolti negli incidenti con le biciclette e segnala che nei paesi nei quali non è previsto l'obbligo del casco, come ad esempio la Germania, sono state introdotte misure alternative, quali campagne pubblicitarie e di sensibilizzazione dei cittadini. Invita quindi la maggioranza ed il governo ad un'ulteriore e seria riflessione sulla questione della sicurezza, non giudicando sufficiente la motivazione che l'introduzione del casco rappresenterebbe un disincentivo all'uso della bicicletta. Stigmatizza l'irresponsabilità delle famiglie che mettono a rischio l'incolumità dei loro bambini, soprattutto per il mancato uso del casco in caso di trasporto sulla bici di un adulto nel traffico urbano. Al riguardo segnala numerosi studi a sostegno dell'introduzione dell'obbligo che favorirebbe la riduzione del rischio, soprattutto di danni notevoli al cranio e al volto, anche nell'ipotesi di incidenti occorsi a ridotta velocità.

Insiste quindi per l'accantonamento dell'emendamento in questione, ribadendo l'assoluto buon senso delle proposte avanzate dal suo gruppo: chiede quindi alla maggioranza di superare atteggiamenti

ideologici volti a favorire solo in teoria l'uso dei velocipedi a discapito dell'incolumità dei ciclisti. Ricorda inoltre a titolo di esempio le reazioni tutte negative al momento dell'introduzione da parte del governo Berlusconi del divieto di fumo nei locali pubblici, divieto oggi a distanza di molti anni accettato senza alcuna riserva. Insiste quindi per un ripensamento e invita la maggioranza a valutare se non altro l'introduzione dell'obbligo del casco almeno per i soggetti minori.

Diego DE LORENZIS, *presidente e relatore*, segnala al collega Rosso che l'emendamento 4.30 non prevede l'obbligo del casco omologato solo per i minori, ritenendo quindi che l'intervento appena svolto riguardi l'emendamento successivo.

Roberto ROSSO (FI) evidenzia che l'intervento svolto aveva l'obiettivo di svolgere un ragionamento generale sul complesso degli emendamenti presentati sulla questione del casco obbligatorio da parte suo gruppo. Ribadisce la disponibilità del suo gruppo a valutare una soluzione anche intermedia prevedendo pertanto l'introduzione dell'obbligo solo per i soggetti minori degli anni dodici.

Giorgio MULÈ (FI), nel ribadire l'importanza del tema della sicurezza per i minori, ricorda in particolare un grave incidente occorso a un bambino di dieci anni senza casco avvenuto su una pista ciclabile. Cita quindi alcuni dati relativi agli incidenti ed in particolare alle percentuali relative alle lesioni e ai danni alla testa, che evidenziano l'opportunità di un intervento normativo adeguato. Ritiene pertanto che la Commissione, introducendo una modifica al codice della strada, possa dare un esempio utile a favorire la cultura della sicurezza e a maggior ragione la tutela dei soggetti minori di età.

Raffaella PAITA (PD) dichiara di condividere le proposte emendative del gruppo di Forza Italia sul tema delicato della sicurezza dei minori, che coinvolge direttamente l'opinione pubblica, tema af-

frontato anche dagli emendamenti del suo gruppo sulla sicurezza negli scuolabus. Chiede pertanto di sottoscrivere gli emendamenti 4.30, 4.31 e 4.32. Ritiene che la Commissione debba incentivare un comportamento corretto, anche al fine di favorire lo sviluppo della mobilità ciclabile in ogni parte del territorio. Si tratta a suo giudizio di favorire un approccio corretto nell'uso delle biciclette sulle strade, evitando di esporre i soggetti minori ad inutili rischi. Ritiene quindi centrale la modifica del codice della strada ora in discussione e ritiene che l'emendamento in discussione del collega Rosso debba essere accantonato al fine di svolgere un'ulteriore riflessione complessiva, anche prevedendo un periodo transitorio per l'adeguamento dei comportamenti. Sottolinea l'inutilità dello svolgimento delle campagne sull'educazione stradale nelle scuole, se il legislatore nazionale non adotta misure concrete in questa direzione. Insiste in proposito sull'importanza del tema dell'autoprotezione, al fine di dare un messaggio efficace ed indurre i cittadini ad un approccio quanto mai di salvaguardia della sicurezza di tutti.

Roberto ROSSO (FI) insiste per avere alcuni chiarimenti e risposte dai colleghi relatori e dal governo su un tema che giudica assai rilevante in termini di sicurezza dei cittadini.

Diego DE LORENZIS, *presidente e relatore*, si riserva di esprimere le sue considerazioni al momento dell'esame del successivo emendamento Rosso 4.32 sull'obbligo del casco per i minori di anni dodici.

Raffaella PAITA (PD) condivide le considerazioni del collega Rosso sulla necessità di avere delle argomentazioni logiche in ordine alle richieste di chiarimento formulate dai colleghi intervenuti.

Roberto ROSSO (FI) con uno spirito costruttivo e al fine di evitare uno scontro frontale su tale tematica invita i relatori a valutare il contenuto dell'emendamento a sua prima firma 4.32 che a suo giudizio

potrebbe rappresentare un utile compromesso prevedendo l'introduzione dell'obbligo del casco solo per i minori di anni 12.

La Commissione respinge l'emendamento Rosso 4.30.

Roberto ROSSO (FI) illustra l'emendamento a propria firma 4.33, che affronta un ulteriore profilo in tema di sicurezza ed in particolare quello della previsione di vestiti che rendano i ciclisti maggiormente visibili; invita quindi la maggioranza a valutare la possibilità di una riformulazione e non comprende davvero il parere negativo espresso dai relatori sulla previsione di dispositivi che oltretutto, a quanto gli risulta, hanno costi assai contenuti.

Diego SOZZANI (FI) ritiene opportuno svolgere un intervento sul complesso degli emendamenti che affrontano il tema della sicurezza nell'utilizzo dei velocipedi, tema che evidentemente non viene considerato dalla maggioranza meritevole di considerazione. Spesso gli incidenti in questo settore della mobilità hanno alti costi sociali che richiederebbero una risposta non ideologica. Ribadisce che gli emendamenti proposti dal suo gruppo sono di assoluto buon senso e invita i relatori e il governo a riconsiderare il parere negativo già espresso.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD), intervenendo a sostegno dell'emendamento del collega Rosso 4.33 in tema di sicurezza nell'utilizzo delle biciclette sulle strade, invita quindi i relatori ed il governo a individuare una soluzione condivisa su un tema strategico che richiede senza dubbio un supplemento di riflessione.

Diego DE LORENZIS, *presidente e relatore*, al fine di fornire alcuni chiarimenti sulle considerazioni svolte dai colleghi fin qui intervenuti osserva in particolare riguardo alla visibilità dei ciclisti che in paesi come l'Olanda e la Danimarca non sono previsti dispositivi specifici e che più in generale tale obbligo sarebbe assolutamente sproporzionato rispetto alle obiet-

tivo della sicurezza; osserva al riguardo come gli autoveicoli abbiano delle velocità e delle accelerazioni assolutamente diverse e molto più pericolose rispetto alle biciclette. Volendo quindi fare una facile provocazione si chiede se non sarebbe allora opportuno prevedere l'obbligo di un giubbotto protettivo anche per rendere i pedoni maggiormente visibili o addirittura scoraggiare l'uso delle automobili. Osserva infine che l'introduzione di dispositivi di vestiario specifici metterebbe totalmente in crisi il settore del *bike sharing*.

La Commissione respinge l'emendamento Rosso 4.33.

Roberto ROSSO (FI) illustra l'emendamento a sua prima firma 4.31, giudicando in parte provocatoria la risposta del relatore che sta svolgendo anche le funzioni di presidente. Afferma di non avere ascoltato argomentazioni convincenti, ma anzi di aver avuto la conferma di una posizione della maggioranza che pur di favorire l'uso e la diffusione dei velocipedi accetta il rischio di un aumento degli incidenti anche mortali. Ricorda a titolo di esempio un paese come la Francia dove è previsto l'obbligo del casco omologato per i minori. Segnala altresì l'intervento in audizione del presidente dell'ACI che ha riferito come in un paese come l'Olanda siano previste misure diverse dal casco obbligatorio in quanto la cultura della mobilità ciclabile è assai più diffuso e risalente nel tempo. Si rivolge quindi in particolare ai colleghi della Lega chiedendo se vogliono veramente rinunciare ad un clima di collaborazione e se essi condividano la posizione espressa dal relatore De Lorenzis di non affrontare il tema dell'obbligo del casco nell'uso dei velocipedi.

Ritorna quindi sui dati forniti dalla consulta nazionale francese in tema di incidenti ed in particolare sulle percentuali di danni neurologici conseguenti a tali incidenti; segnala altresì che nei settori sportivi, come lo sci e lo *snowboard*, l'introduzione dell'obbligo per i soggetti minori ha indotto anche gli adulti ad indossare il casco. Richiama infine l'esem-

pio dell'obbligo delle cinture di sicurezza, inizialmente giudicato solo un fastidio e oggi considerato come una protezione importante.

A sostegno dell'importanza dell'introduzione dell'obbligo del casco, riferisce anche di una testimonianza di un medico della Repubblica Ceca che, lavorando nei reparti di traumatologia e rianimazione, ha confermato che la testa è il secondo punto di contatto e l'impatto con un ostacolo solido può avere conseguenze letali. Segnala infine che negli Stati Uniti l'obbligo è previsto in 25 Stati, soprattutto per i soggetti compresi tra i 12 e i 18 anni.

Ribadisce quindi la richiesta di accantonamento del suo emendamento 4. 32, preannunciando che il dibattito su un tema così rilevante proseguirà certamente anche in Assemblea.

Diego SOZZANI (FI), anche in considerazione delle argomentazioni svolte dal relatore De Lorenzis, ritiene che l'approccio e la filosofia sul versante della sicurezza nella circolazione delle biciclette debba essere diverso anche rispetto alla situazione delle città italiane. Si tratta di prevedere un intervento normativo in senso migliorativo sia sul versante della sicurezza che sul versante della circolazione e della viabilità nonché sulla grave situazione di carenza dei parcheggi; ribadisce quindi di non comprendere le ragioni di una totale chiusura su un tema così rilevante, ritenendo possibile l'individuazione di una soluzione di mediazione ragionevole.

Diego DE LORENZIS, *presidente e relatore*, ringrazia preliminarmente il collega Rosso per aver svolto una ricerca sul tema della sicurezza e per aver fornito alla commissione dati certamente utili ad un confronto approfondito. Riguardo alle considerazioni critiche che gli sono state rivolte in merito alle argomentazioni adottate sui pareri negativi relativi agli emendamenti, ritiene di non aver dato delle risposte da « opposizione », anche se forse alcune di queste sono state di natura provocatoria. Con riferimento alle conse-

guenze e ai danni neurologici conseguenti ad incidenti in cui sono coinvolti i ciclisti, dichiara di avere a disposizione dati dai quali emerge in realtà come, rispetto al totale dei traumi cranici, la percentuale dei ciclisti coinvolti sia pari all'8 per cento, rispetto al 40 per cento degli automobilisti, al 39 per cento dei pedoni e al 12 per cento dei motociclisti.

Raffaella PAITA (PD), intervenendo sull'ordine dei lavori, chiede l'attivazione del circuito chiuso, affinché il dibattito in corso si svolga un regime di pubblicità adeguato, anche alla luce delle considerazioni del tutto surreali che sta svolgendo il relatore.

Diego SOZZANI (FI) richiama la presidenza sull'opportunità di una gestione dell'andamento dei lavori della commissione equilibrata e pertanto, anche al fine di evitare una confusione dei ruoli, chiede al relatore De Lorenzis di lasciare la presidenza al presidente Morelli.

Raffaella PAITA (PD), intervenendo sull'ordine dei lavori, chiarisce che della seduta odierna non sarà prodotto un resoconto stenografico ma solo un resoconto sommario. Invita i colleghi degli altri gruppi parlamentari ad esprimersi sulla richiesta di attivazione del circuito chiuso. Con particolare riferimento ai dati forniti dal relatore e dal collega Rosso, ritiene che il tema meriterebbe lo svolgimento di audizioni di esperti al fine di valutare con esattezza le percentuali degli incidenti in cui sono coinvolti i soggetti minori e in generale i ciclisti.

Diego DE LORENZIS, *presidente e relatore*, nel confermare che della seduta odierna sarà previsto solo un resoconto sommario, dichiara la propria disponibilità a lasciare la presidenza al presidente Morelli al fine di svolgere il suo ruolo da relatore; al riguardo ritiene di aver svolto fino ad oggi entrambi i ruoli con equilibrio favorendo un dialogo costruttivo fra tutti i gruppi parlamentari.

Elena MACCANTI (Lega) esprime rammarico perché in questa fase la Commissione sembra aver perso il clima di collaborazione e di unità che ha caratterizzato l'esame delle proposte di modifica del codice della strada. Invita quindi i relatori a valutare con la giusta considerazione le richieste che arrivano dal gruppo di Forza Italia, anche in ordine all'obbligo del casco, prevedendo in subordinate forme di sensibilizzazione dell'opinione pubblica nonché la fornitura del casco in caso di acquisto della bicicletta. Si tratta infatti di misure già discusse nell'ambito del comitato ristretto. Dichiaro quindi di condividere l'opportunità di un accantonamento dell'emendamento del collega Rosso 4. 32, in vista di una riformulazione da parte dei relatori e di ritrovare lo spirito unitario della Commissione.

Davide GARIGLIO (PD) insiste per la richiesta di attivazione del circuito chiuso avanzata dalla collega Paita e si associa alla richiesta del gruppo di Forza Italia di esaminare con attenzione gli emendamenti relativi all'introduzione dell'obbligo del casco. Nel sottolineare che anche per il Partito democratico il tema in discussione rappresenta una questione assai rilevante nell'ambito delle modifiche possibili al codice della strada, evidenzia che come genitore ha sempre fatto usare il casco ai propri figli al fine di garantire al meglio la loro incolumità. Si tratta quindi di compiere delle scelte come legislatore non in base a mere percentuali ma tenendo in considerazione il numero assoluto di incidenti che coinvolge soggetti minori. Al riguardo ricorda che la Commissione si è trovata unanime sulla necessità di prevedere una legge specifica che prevedesse l'obbligo di dispositivi anti-abbandono dei bambini anche se le percentuali non erano certamente drammatiche. Condivide quindi la richiesta di accantonamento.

Diego DE LORENZIS, *relatore*, nel prendere atto che non è stato possibile fin qui svolgere un ragionamento complessivo e che le considerazioni anche di natura provocatoria avrebbero potuto essere com-

prese dai colleghi, dichiara senz'altro la disponibilità del suo gruppo per l'attivazione del circuito chiuso. Per quanto riguarda l'accantonamento dell'emendamento del collega Rosso invita il governo ad esprimersi al riguardo dichiarandosi fin d'ora disponibile a individuare una soluzione ragionevole. Ritornando sulla questione delle esperienze degli altri paesi, ribadisce che gli esempi citati dal collega Rosso rappresentano solo alcuni paesi europei e ricorda che paesi come la Francia e la Spagna hanno in realtà introdotto anche misure diverse, quali ad esempio la previsione di un limite per tutte le strade urbane fissato a 30 km/h. Nel sottolineare l'importanza di tenere in debita considerazione gli esempi delle scelte svolte in paesi analoghi all'Italia ritiene che per ridurre concretamente le statistiche sugli incidenti gravi sulle strade dovrebbero essere previste misure concrete volte a scoraggiare l'uso delle auto private.

Per quanto riguarda i corsi sulla sicurezza nelle scuole volti a favorire l'uso consapevole di dispositivi come il casco di protezione, segnala che gli stessi rappresentanti della polizia stradale con i bambini usano sempre l'esempio dell'ombrello quando piove, che tutti usano pur non essendo previsto da nessuna legge. Ritiene quindi che si possa diffondere una cultura della sicurezza anche nell'uso delle biciclette senza prevedere un obbligo di legge.

In ogni caso, nel prendere atto della sensibilità di tutti i gruppi sulla questione della sicurezza, ritiene che si possa individuare una soluzione condivisa che tenga conto dei vari interessi in campo. Con particolare riguardo all'incidenza dei gravi incidenti nel settore della mobilità sostenibile, segnala che ad esempio nei Paesi Bassi l'aumento dei ciclisti non ha visto un corrispondente aumento degli incidenti, ma al contrario una notevole riduzione degli stessi, mentre in Australia l'introduzione dell'obbligo del casco ha prodotto un crollo proprio nel settore della mobilità sostenibile.

In conclusione dichiara di condividere la proposta della collega Maccanti e la disponibilità ad accantonare l'emendamento del collega Rosso 4.32.

Il sottosegretario Michele DELL'ORCO ritiene che la Commissione abbia svolto una discussione ampia ed approfondita che testimonia una notevole sensibilità della maggior parte dei gruppi sul tema della sicurezza. Ricorda che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sta conducendo una campagna di sensibile azione sui mezzi di comunicazione che potrebbe essere ulteriormente incrementata e orientata, soprattutto sul tema della sicurezza dei ciclisti. In questa fase suggerisce quindi di accantonare l'emendamento Rosso 4.32, al fine di individuare una soluzione di mediazione ampiamente condivisa.

Alessandro MORELLI, *presidente*, avverte che è stata disposta l'attivazione del circuito chiuso.

Mauro ROTELLI (FdI), nell'esprimere apprezzamento per l'intervento del sottosegretario Dell'Orco, stigmatizza il comportamento quasi ostruzionistico che di fatto la maggioranza ha scelto di tenere in questa fase delicata dell'esame degli emendamenti e che ha impedito un sereno andamento dei lavori. Invita quindi la Commissione a proseguire l'esame degli emendamenti in un clima di collaborazione, discutendo nel merito le proposte emendative presentate senza riserva alcuna.

La Commissione respinge l'emendamento Rosso 4.31.

Alessandro MORELLI, *presidente*, avverte che l'emendamento Rosso 4.32 deve ritenersi accantonato.

Roberto ROSSO (FI), nell'esprimere apprezzamento per l'arrivo del presidente Morelli, dichiara di voler svolgere un intervento sul complesso degli emendamenti relativi alla questione della casa avanzata,

questione sulla quale il suo gruppo ha fin dall'inizio espresso non poche perplessità, sia per ragioni di sicurezza che per questioni relative alla circolazione; al fine di poter esprimere quindi una posizione ragionata chiede di conoscere nel dettaglio quali siano gli esempi degli altri paesi, al fine di comprendere se anche le scelte tecniche compiute nel testo unificato possano essere condivise.

Diego DE LORENZIS, *relatore*, chiarisce che sul tema della casa avanzata in Italia non c'è ancora una normativa specifica, mentre negli altri paesi sono state scelte regole diverse; evidenzia inoltre che la previsione contenuta nel testo unificato prevede una mera facoltà per il comune e che la scelta della distanza di 5 metri è stata fatta al fine di rendere concretamente realizzabile tale nuova disposizione.

La Commissione respinge l'emendamento Rosso 4.34.

Emanuele SCAGLIUSI (M5S), in qualità di cofirmatario, accetta la riformulazione dell'emendamento Barzotti 4.35 proposta dai relatori.

Roberto ROSSO (FI), intervenendo sull'emendamento Barzotti 4.35, chiede di rinviarne la discussione e la votazione, al fine di valutarne la riformulazione proposta dai relatori.

Diego DE LORENZIS, *relatore*, dichiara di non condividere la richiesta del deputato Rosso, ricordando che le riformulazioni proposte dai relatori sono state distribuite nella seduta della commissione svoltasi ieri.

Roberto ROSSO (FI) insiste affinché la maggioranza tenga in maggior considerazione le richieste dei gruppi di minoranza, favorendo un dialogo costruttivo. Ritiene quindi che ai fini di una migliore valutazione del tema della casa avanzata si possa rinviare la votazione dell'emendamento alla prossima seduta già prevista per domani.

La Commissione approva l'emendamento Barzotti 4.35, come riformulato (vedi allegato 3).

La seduta termina alle 10.50.

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 10.50 alle 11.

ALLEGATO 1

Modifiche al codice della strada (Testo unificato C. 24 Brambilla, C. 192 Schullian, C. 193 Schullian, C. 219 Schullian, C. 234 Gebhard, C. 264 Molteni, C. 367 Comaroli, C. 681 Baldelli, C. 777 Gusmeroli, C. 1051 De Lorenzis, C. 1113 Pagani, C. 1187 Bergamini, C. 1245 Mulè, C. 1348 Gadda, C. 1358 Meloni, C. 1364 Frassini, C. 1366 Maccanti, C. 1368 Scagliusi, C. 1399 Vinci, C. 1400 Vinci, C. 1601 Butti, C. 1613 Zanella e petizione n. 38).

**EMENDAMENTO 5.100 DEI RELATORI
E RELATIVI SUBEMENDAMENTI**

ART. 5.

All'emendamento 5.100, capoverso b-bis), numero 2, comma 1-quinquies, lettera h), sostituire le parole: residenti all'estero con le seguenti: aventi la residenza anagrafica all'estero.

0. 5. 100. 1. Schullian, Plangger, Gebhard, Emanuela Rossini.

All'emendamento 5.100, capoverso b-bis), numero 2, comma 1-quinquies, dopo la lettera h), aggiungere la seguente:

i) ai residenti in Italia che conducono veicoli immatricolati all'estero in esecuzione di un servizio di cortesia.

0. 5. 100. 2. Plangger, Gebhard, Schullian, Emanuela Rossini.

All'emendamento 5.100, capoverso b-bis), numero 2, comma 1-quinquies, dopo la lettera h), aggiungere la seguente:

i) ai residenti in Italia che conducono veicoli immatricolati all'estero, noleggiati per un periodo non superiore a 30 giorni.

0. 5. 100. 3. Plangger, Gebhard, Schullian, Emanuela Rossini.

All'emendamento 5.100, capoverso b-bis), numero 2, comma 1-quinquies, dopo la lettera h), aggiungere la seguente:

i) ai residenti in Italia che conducono veicoli immatricolati all'estero intestati ad un familiare entro il quarto grado esercente la sua attività di studio o di lavoro all'estero.

0. 5. 100. 4. Gebhard, Plangger, Schullian, Emanuela Rossini.

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

b-bis) all'articolo 93:

1) al comma 1-ter, ovunque ricorrano, dopo le parole: « Spazio economico europeo » sono inserite le seguenti: « o nella Repubblica di San Marino, nella Città del Vaticano, in Svizzera, nel Principato di Monaco »;

2) dopo il comma 1-quater, è inserito il seguente:

« 1-quinquies. Le disposizioni di cui ai commi 1-bis, 1-ter e 1-quater non si applicano:

a) ai residenti nel comune di Campione d'Italia;

b) ai residenti in Italia che conducono veicoli destinati al trasporto interna-

zionale di persone o di merci su strada ai sensi della normativa dell'Unione europea o internazionale in materia, esclusi i trasporti di cabotaggio;

c) ai residenti in Italia che conducono veicoli di interesse storico o collezionistico e veicoli d'epoca immatricolati all'estero, limitatamente allo svolgimento di manifestazioni autorizzate;

d) ai residenti in Italia che conducono veicoli immatricolati all'estero impegnati in competizioni sportive su strada autorizzate ai sensi dell'articolo 9, limitatamente alla durata delle competizioni stesse e delle relative tappe di trasferimento;

e) al personale civile e militare dipendente da pubbliche amministrazioni in servizio all'estero, di cui all'articolo 1, comma 9, lettere *a)* e *b)*, della legge 27 ottobre 1988, n. 470, nonché al personale delle forze armate e di polizia in servizio all'estero presso organismi internazionali o basi militari. La medesima previsione si applica anche nei confronti dei familiari conviventi all'estero con il personale di cui alla presente lettera;

f) al personale degli organismi internazionali accreditato in Italia che presta servizio e conduce sul territorio nazionale veicoli immatricolati all'estero nella propria disponibilità;

g) al personale dipendente di imprese aventi sede in Italia che, per brevi spostamenti strettamente legati allo svolgimento di prestazioni lavorative, conduce veicoli immatricolati all'estero appartenenti o nella disponibilità di clienti delle medesime imprese. In tali ipotesi, a bordo degli stessi veicoli deve essere presente, durante la circolazione, un documento attestante il rapporto di lavoro con l'impresa e l'attualità del rapporto tra questa e il cliente proprietario del veicolo o che ne ha la legittima disponibilità. In mancanza di tale documento, la disponibilità dei veicoli si considera in capo ai conducenti;

h) alle persone residenti all'estero che lavorano o collaborano in modo stagionale con imprese aventi sede in Italia e che per tale motivo hanno la residenza temporanea ovvero normale in Italia, ad esclusione di coloro che acquisiscono la residenza anagrafica in Italia. »

5. 100. I Relatori.

ALLEGATO 2

Modifiche al codice della strada (Testo unificato C. 24 Brambilla, C. 192 Schullian, C. 193 Schullian, C. 219 Schullian, C. 234 Gebhard, C. 264 Molteni, C. 367 Comaroli, C. 681 Baldelli, C. 777 Gusmeroli, C. 1051 De Lorenzis, C. 1113 Pagani, C. 1187 Bergamini, C. 1245 Mulè, C. 1348 Gadda, C. 1358 Meloni, C. 1364 Frassini, C. 1366 Maccanti, C. 1368 Scagliusi, C. 1399 Vinci, C. 1400 Vinci, C. 1601 Butti, C. 1613 Zanella e petizione n. 38).

**PROPOSTA DI RIFORMULAZIONE
DEGLI EMENDAMENTI 4.21 e 4.22**

Al comma 1, sostituire la lettera f) con la seguente:

f) all'articolo 164, comma 2-bis, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: « Il passeggero è responsabile della sistemazione della bicicletta sul mezzo; il conducente del mezzo è responsabile della verifica della correttezza della predetta sistemazione. Nel caso di trasporto pubblico urbano o suburbano, la sistemazione delle biciclette sul mezzo è consentita solo nelle fermate di capolinea ovvero nelle altre concordate tra il comune e l'azienda che svolge il relativo servizio. »

*** 4. 21.** Sozzani, Bergamini, Baldelli, Mulè, Germanà, Pentangelo, Rosso, Zanella.

Al comma 1, sostituire la lettera f) con la seguente:

f) all'articolo 164, comma 2-bis, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: « Il passeggero è responsabile della sistemazione della bicicletta sul mezzo; il conducente del mezzo è responsabile della verifica della correttezza della predetta sistemazione. Nel caso di trasporto pubblico urbano o suburbano, la sistemazione delle biciclette sul mezzo è consentita solo nelle fermate di capolinea ovvero nelle altre concordate tra il comune e l'azienda che svolge il relativo servizio. »

*** 4. 22.** Gariglio, Paita.

ALLEGATO 3

Modifiche al codice della strada (Testo unificato C. 24 Brambilla, C. 192 Schullian, C. 193 Schullian, C. 219 Schullian, C. 234 Gebhard, C. 264 Molteni, C. 367 Comaroli, C. 681 Baldelli, C. 777 Gusmeroli, C. 1051 De Lorenzis, C. 1113 Pagani, C. 1187 Bergamini, C. 1245 Mulè, C. 1348 Gadda, C. 1358 Meloni, C. 1364 Frassini, C. 1366 Maccanti, C. 1368 Scagliusi, C. 1399 Vinci, C. 1400 Vinci, C. 1601 Butti, C. 1613 Zanella e petizione n. 38).

EMENDAMENTI APPROVATI

Al comma 1, lettera g), numero 2), alinea, sostituire le parole: è inserito il seguente *con le seguenti:* sono inseriti i seguenti.

Conseguentemente, dopo il capoverso 9-ter aggiungere il seguente:

9-*quater*. I comuni hanno facoltà di stabilire, con ordinanza adottata ai sensi dell'articolo 7, che all'interno dei centri abitati, su strade ove il limite massimo di velocità sia inferiore o uguale a 30 km/h, classificate di tipo E, F o F-*bis* ovvero parte di una zona a traffico limitato, i velocipedi possano circolare anche in senso opposto all'unico senso di marcia prescritto per tutti gli altri veicoli, previa valutazione delle condizioni di sicurezza, indipendentemente dalla larghezza della carreggiata, dalla presenza e dalla posizione di aree per la sosta veicolare e dalla massa dei veicoli autorizzati al transito. La circolazione dei velocipedi prevista ai sensi del primo periodo, denominata « doppio senso ciclabile », è segnalata mediante l'ag-

giunta di un pannello integrativo di eccezione per i velocipedi ai segnali verticali di divieto, di obbligo generico e utili alla guida, nonché eventualmente, ove ritenuto opportuno, mediante segnaletica orizzontale. È in ogni caso esclusa la possibilità di consentire la circolazione dei velocipedi contromano.

Conseguentemente, aggiungere, in fine, il seguente comma:

2. Le disposizioni regolamentari di esecuzione e di attuazione dell'articolo 182, comma 9-*quater*, del codice della strada, introdotto dal comma 1 del presente articolo, nonché ogni altra disposizione rilevante in materia, non possono prescrivere limiti o condizioni diversi o ulteriori rispetto a quanto stabilito dal medesimo articolo 182, comma 9-*quater*.

4. 35. (Nuova formulazione) Barzotti, Scagliusi, Barbuto, Luciano Cantone, Carinelli, De Girolamo, Ficara, Grippa, Liuzzi, Marino, Raffa, Paolo Nicolò Romano, Serritella, Spessotto, Termini.