

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

#### SEDE CONSULTIVA:

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra la Repubblica italiana e la Repubblica di Croazia sulla delimitazione delle zone economiche esclusive, fatto a Roma il 24 maggio 2022. C. 770 Governo (Parere alla III Commissione) (*Esame e conclusione – Parere favorevole*) ..... 161

#### RELAZIONI AL PARLAMENTO:

Contratti di programma stipulati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la società Rete Ferroviaria Italiana SpA per il periodo regolatorio 2022-2026 – parte servizi e parte investimenti. Doc. CXCIX, n. 1 (*Esame, ai sensi dell'articolo 124 del Regolamento, e rinvio*) ..... 163

#### SEDE REFERENTE:

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*) ..... 167

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI ..... 171

#### AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione di rappresentanti di FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI, UGL ferrovieri e FAST-CONFISAL, nell'ambito dell'esame, in sede di relazioni al Parlamento, dei contratti di programma stipulati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la società Rete Ferroviaria Italiana SpA per il periodo regolatorio 2022-2026 – parte servizi e parte investimenti (Doc. CXCIX, n. 1) ..... 171

#### SEDE CONSULTIVA

*Mercoledì 8 marzo 2023. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA.*

**La seduta comincia alle 14.30.**

**Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra la Repubblica italiana e la Repubblica di Croazia sulla delimitazione delle zone economiche esclusive, fatto a Roma il 24 maggio 2022.**

**C. 770 Governo.**

(Parere alla III Commissione).

*(Esame e conclusione – Parere favorevole).*

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.

Flavio TOSI (FI-PPE), *relatore*, rileva che la Commissione è chiamata ad esprimere il proprio parere alla Commissione Esteri sul disegno di legge recante ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra la Repubblica italiana e la Repubblica di Croazia

sulla delimitazione delle zone economiche esclusive, di iniziativa governativa (C. 770).

L'Accordo è stato sottoscritto a Roma lo scorso 24 maggio 2022, in occasione della quinta sessione del Comitato di coordinamento dei Ministri Italia-Croazia.

L'intesa fa seguito all'approvazione della legge n. 91 del 2021 la quale, nell'autorizzare l'istituzione di zone economiche esclusive oltre il limite esterno del mare territoriale, ha demandato l'individuazione dei limiti esterni di tale zona ad appositi accordi con gli Stati il cui territorio è adiacente al territorio italiano o lo fronteggia.

Ricorda in proposito che la zona economica esclusiva è una delle zone marittime di pertinenza dello Stato costiero, riconosciute dal diritto internazionale.

Si tratta di un istituto introdotto dalla Convenzione delle Nazioni Unite del 1982 (Convenzione di Montego Bay), il cui articolo 55 definisce la zona economica esclusiva come quella zona economica al di là del mare territoriale e ad esso adiacente, sottoposta ad uno specifico regime giuridico stabilito nella Parte V della medesima Convenzione. Essa può estendersi tassativamente non oltre le 200 miglia dalle linee di base da cui è misurata l'ampiezza del mare territoriale (più 188 miglia dal mare territoriale). A differenza della piattaforma continentale, per poter divenire effettiva deve essere oggetto di una proclamazione ufficiale da parte dello Stato costiero, notificata alla Comunità internazionale.

In tale zona il diritto internazionale attribuisce allo Stato costiero diritti sovrani relativi alla gestione e allo sfruttamento delle risorse, biologiche e non, della colonna d'acqua – la pesca – e dei fondali marini – risorse minerarie, depositi di gas e di idrocarburi –, ma anche diritti connessi alla conduzione di altre attività economiche, come la produzione di energie rinnovabili a partire dall'acqua, dalle correnti marine o dai venti, e di ricerca scientifica, nonché diritti e doveri di protezione dell'ecosistema marino. Gli Stati terzi mantengono alcuni diritti, relativi alla libertà di navigazione e di sorvolo ed alla posa di cavi sottomarini a fini di comunicazione; possono anche avere accesso, sulla base di

accordi con lo Stato costiero, ad un quantitativo di pesca stabilito da quest'ultimo.

In merito al contenuto specifico dell'Accordo, osserva che esso si compone di un preambolo e di quattro articoli.

Nel preambolo le Parti si dichiarano consapevoli della necessità di delimitare esattamente le zone marittime sulle quali gli Stati hanno titolo ad esercitare, rispettivamente, i diritti sovrani e la propria giurisdizione nel rispetto del diritto internazionale e affermano altresì la validità di due precedenti Accordi bilaterali stipulati, rispettivamente l'8 gennaio 1968 e il 2 agosto 2005, sulla delimitazione delle rispettive piattaforme continentali. L'articolo 1, al comma 1, richiama espressamente i citati Accordi quale base per stabilire la linea di confine delle zone marittime su cui l'Italia e la Croazia hanno diritto ad esercitare diritti sovrani o giurisdizione in base al diritto internazionale. Per quanto attiene alla definizione della linea di delimitazione nel punto di congiunzione tra Italia, Croazia e Montenegro, l'intesa rinvia la sua definizione ad un accordo successivo da raggiungere con quest'ultimo Paese.

In base all'articolo 2 si salvaguardano dagli effetti dell'Accordo: le attività di pesca condotte in conformità alle vigenti norme e ai regolamenti dell'Unione europea in materia; i diritti sovrani e la giurisdizione esercitati dalle parti nella propria zona economica esclusiva; le disposizioni dell'articolo 58 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare in materia di diritti, libertà e doveri degli Stati terzi nella zona economica esclusiva.

L'articolo 3 contiene l'impegno delle Parti a risolvere qualsiasi controversia sull'interpretazione o l'applicazione dell'Accordo attraverso i canali diplomatici. Si prevede, inoltre, che qualora tale controversia non si risolva nel termine di quattro mesi, la medesima dovrà essere deferita, di comune accordo tra le Parti, alla Corte internazionale di giustizia dell'ONU o ad altro organismo internazionale scelto per mutuo consenso.

L'articolo 4 prevede infine che l'Accordo in esame sarà soggetto a ratifica ed entrerà

in vigore alla data dello scambio degli strumenti di ratifica.

Passando all'esame del disegno di legge di ratifica, rileva che esso si compone di quattro articoli: l'articolo 1 e l'articolo 2 contengono, rispettivamente, l'autorizzazione alla ratifica e l'ordine di esecuzione, mentre l'articolo 3 reca la clausola di invarianza finanziaria. L'articolo 4, infine, dispone in ordine all'entrata in vigore della legge.

Segnala, infine, che al disegno di legge è premessa una dichiarazione sottoscritta in occasione della citata quinta sessione del Comitato di coordinamento dei Ministri Italia-Croazia, con la quale le Parti si impegnano, sotto il profilo politico, a creare un meccanismo di coordinamento sulla gestione delle risorse ittiche nel Mare Adriatico.

Propone in conclusione, visto che l'Accordo è frutto del lavoro di più Governi ed è portatore di contenuti positivi, di esprimere un parere favorevole, auspicando che intese simili possano essere raggiunte anche con altri Stati.

Anthony Emanuele BARBAGALLO (PD-IDP) rammenta che l'Accordo è stato stipulato da un Governo appoggiato dal Partito Democratico e preannuncia dunque il voto favorevole della propria forza politica.

Antonino IARIA (M5S) ricorda la partecipazione del Movimento 5 Stelle alla definizione dell'Accordo e preannuncia quindi il voto favorevole.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole del relatore.

**La seduta termina alle 14.40.**

#### RELAZIONI AL PARLAMENTO

*Mercoledì 8 marzo 2023. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA.*

**La seduta comincia alle 14.40.**

**Contratti di programma stipulati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la società Rete Ferroviaria Italiana SpA per il periodo regolatorio 2022-2026 – parte servizi e parte investimenti.**

**Doc. CXCIX, n. 1.**

*(Esame, ai sensi dell'articolo 124 del Regolamento, e rinvio).*

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

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

Gaetana RUSSO (FDI), *relatrice*, riferisce sinteticamente sui contenuti del Contratto di programma 2022-2026, Parte Servizi e Parte Investimenti, sottoscritto tra MIT e RFI – Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. in data 19 dicembre 2022 e trasmesso al Parlamento il 23 dicembre 2022 con lettera del Ministro.

Segnala innanzitutto che questo è il primo Contratto di programma cui si applica il nuovo *iter* procedurale introdotto dall'articolo 5 del decreto-legge n. 152 del 2021, caratterizzato, rispetto al passato, dal fatto che al Parlamento non è più trasmesso lo schema di Contratto di programma ai fini dell'espressione di un parere prima della sua sottoscrizione definitiva, bensì il Contratto di programma definitivo già sottoscritto.

Come premessa riepilogativa, sotto il profilo procedurale, è infatti necessario rammentare che una legge del 1993 prevedeva che il parere della Commissioni parlamentari fosse preventivo.

In esito a una complessa vicenda – che è agli atti della scorsa legislatura, e che ha visto persino l'impegno del Ministro *pro tempore* Giovannini per il mantenimento del parere parlamentare prima della stipula del Contratto di programma – in realtà tale parere è stato soppresso. Formalmente ciò è dovuto all'adempimento di

un obiettivo di semplificazione previsto dal PNRR.

Oggi, dunque, le competenti Commissioni parlamentari sono coinvolte in funzione consultiva, non prima, ma dopo la sottoscrizione del Contratto di programma, potendo a conclusione della discussione sul documento approvare un atto d'indirizzo. È stato invece introdotto il documento strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci, che detta le linee guida in materia, su cui è comunque previsto il parere parlamentare, reso dalla Commissione nella seduta del 2 marzo 2022.

Prima di illustrarne i contenuti, evidenzia che in quest'occasione sono stati trasmessi al Parlamento contestualmente la Parte Servizi e la Parte Investimenti, laddove negli anni passati le relative tempistiche erano differite.

Tanto premesso, ricorda che l'oggetto dei Contratti di programma è la disciplina della concessione di finanziamenti destinati alla manutenzione, sia di tipo ordinario, sia di tipo straordinario, per il rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria, nonché di incentivi finalizzati a ridurre i costi di fornitura dell'infrastruttura e l'entità dei diritti di accesso all'infrastruttura stessa.

Più nel dettaglio, la Parte Servizi disciplina le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria della rete ferroviaria, nonché le attività di *Safety*, *Security*, Navigazione, assistenza ai Passeggeri a Ridotta Mobilità (PRM), mentre la Parte Investimenti è finalizzata a regolare la programmazione degli investimenti di sviluppo e potenziamento della rete ferroviaria, nonché gli interventi relativi alla sicurezza della rete e al suo adeguamento agli obblighi di legge.

Il Contratto di programma è valido, sia per la Parte Servizi che per la Parte Investimenti, per il periodo regolatorio 2022-2026 (cosiddetto primo quinquennio), sottoposto ad aggiornamenti annuali, ma l'orizzonte della programmazione è almeno decennale, distinguendosi le attività relative al periodo 2027-2031 (cosiddetto secondo quinquennio) da quelle da realizzarsi successivamente al 2031 (cosiddetto opere oltre piano).

Segnala inoltre che, in attuazione della Missione 3: « Infrastrutture per una mobilità sostenibile » del PNRR e in linea con gli indirizzi generali stabiliti nel Documento Strategico di Mobilità Ferroviaria (DSMF, i cui contenuti costituiscono la base per la redazione dei Contratti di programma), particolare attenzione è riservata al tema della sostenibilità ambientale e, in generale, all'obiettivo di conseguire la transizione dalla gomma al ferro.

Sia l'Allegato 11 alla Parte Servizi che l'Appendice 11 alla Parte Investimenti, infatti, evidenziano specificamente il contributo apportato dal Contratto di programma al soddisfacimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile (SDGs), sottolineando che il trasporto ferroviario mostra un vantaggio competitivo nel confronto con altri mezzi di trasporto, legato principalmente alla minore quantità di emissioni inquinanti, dal momento che, rispetto alle emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte da un treno, quelle emesse da un'auto risultano 2,6 volte superiori, quelle emesse da un aereo sono 4,7 volte superiori e quelle emesse da un camion sono 4 volte superiori.

Il documento evidenzia, tuttavia, che allo stato il 90 per cento del traffico di passeggeri in Italia avviene ancora su strada, e che anche per il trasporto merci la quota su rotaia è bassa, inferiore alla media europea (nel 2019 era l'11,9 per cento, contro il 17,6 per cento).

Dal confronto con il contesto europeo emerge, inoltre, che l'Italia risulta svantaggiata nei settori delle infrastrutture di trasporto, idriche e nel contesto urbano e abitativo; al contrario, l'indicatore internazionale relativo all'utilizzo della mobilità pubblica, che misura il peso di ferrovie e autobus nell'utilizzo dei mezzi di trasporto da parte dei passeggeri, evidenzia una situazione relativamente favorevole per l'Italia rispetto al contesto europeo, ma la percezione dei cittadini rilevata dai dati statistici nazionali esprime un livello di elevata insoddisfazione, cui si aggiunge il divario rilevato tra il Nord e il Sud del Paese.

Passa, quindi, all'analisi dei contenuti tanto della Parte Servizi quanto della Parte

Investimenti, rinviando per ulteriori approfondimenti alla documentazione predisposta dagli uffici.

La struttura di entrambe è speculare: ad una lunga premessa volta alla ricognizione delle disposizioni normative e degli atti provvedimentali di rilievo segue l'articolato, nel quale sono enunciati i diritti, gli obblighi e in generale gli impegni cui le Parti reciprocamente si vincolano.

La documentazione a corredo – la quale espressamente costituisce parte integrante e sostanziale del Contratto, pienamente vincolante –, viceversa, differisce in ragione dei contenuti.

La Parte Servizi è completata da 17 allegati, recanti, tra l'altro: la classificazione delle linee ferroviarie per grado di utilizzo treni/giorno e relativi indicatori di disponibilità, indicando in particolare i tempi impiegati per il primo intervento e il numero di guasti/km (All. 1a); l'indicatore di puntualità per tipologia di servizio di trasporto e altri indicatori di *performance* orientati agli utenti, quali la percezione della sicurezza in stazione, dell'illuminazione, della pulizia complessiva (All. 1b e 1c); il quadro delle proiezioni programmatiche e il prospetto delle fonti delle risorse per cassa (All. 4a e 4b); gli indicatori di *performance* e le penalità, con riferimento ai livelli annuali di guasti e ai tempi di primo intervento (All. 8); lo stato di attuazione al 31 dicembre 2021 dei Contratti precedenti (All. 10).

Dall'Allegato 3 risulta, in particolare, che la rete nazionale è composta: per 8.233,9 km da linee servite da non più di 40 treni/giorno; per 3.687,2 km da linee servite da un numero di treni/giorno compreso tra 40 e 100; per 3.227,2 km da linee servite da più di 100 treni/giorno; per 950 km da linee ricomprese all'interno dei nodi; per 733,6 km da linee AC/AV.

La documentazione allegata alla Parte Investimenti si presenta, invece, più corposa.

Vi sono, innanzitutto, tre Tavole, che illustrano: l'articolazione degli investimenti in corso e programmatici per *status* attuativo e finanziario (Tavola 1); l'articolazione degli investimenti in corso e programmatici

per classi tipologiche di destinazione (Tavola 1-bis); il prospetto di sintesi delle fonti e degli impieghi di cassa delle Tabelle A e B (Tavola 2). Esse sono precedute da due Figure, relative rispettivamente all'evoluzione del portafoglio contrattuale finanziato e ai fabbisogni finanziari programmatici distinti per i due quinquenni e oltre piano.

Gli investimenti in corso e programmatici sono poi classificati in due Tabelle in base alla modalità di realizzazione: la Tabella A illustra il Portafoglio investimenti in corso e programmatici; la Tabella B i Progetti infrastrutturali realizzati per lotti costruttivi non funzionali.

Gli investimenti in corso e programmatici, ricompresi nella Tabella A, sono poi rappresentati secondo due prospettive: per *status* attuativo e finanziario, tenendo conto della natura dell'intervento (progetto o programma), della copertura finanziaria (integralmente finanziato, finanziato solo per la progettazione o da avviare) e della priorità dei fabbisogni finanziari per la fase realizzativa (fabbisogni previsti per il 1° o 2° quinquennio o oltre il decennio); per classi tipologiche di destinazione coerenti con il DSMF (esse sono le seguenti: 01 Sicurezza, adeguamento a nuovi *standard* e resilienza al *climate change*; 02 Sviluppo tecnologico; 03 Accessibilità stazioni; 04 Valorizzazione turistica delle ferrovie minori; 05 Valorizzazione delle reti regionali; 06 Città metropolitane; 07 Porti e interporti: ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete; 08 Aeroporti: accessibilità su ferro; 09 Direttrici di interesse nazionale). Segue la Tabella C con le opere ultimate al 31 dicembre 2021.

Segnala che, rispetto al precedente Contratto di programma, risulta espunta, su indicazione del Ministero dell'economia e delle finanze, la Tabella D nella quale erano indicati i crediti verso i Ministeri competenti.

Vi sono, poi, i *dossier ex ante*, i quali hanno ad oggetto quei progetti e programmi che, alternativamente, non erano presenti nel precedente Contratto o aggiornamento contrattuale, o per i quali si sono registrate variazioni di costo superiori al 10

per cento, o che risultano oggetto di una specifica richiesta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e che, sottoposti alla fase di valutazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, hanno un grado di priorità che li rende eleggibili a finanziamento in base alla disponibilità delle risorse da contrattualizzare.

Essi riguardano i progetti relativi alla chiusura dell'anello ferroviario di Roma, al raddoppio della tratta PM (Posto di Movimento) 228-Castelplanio, al potenziamento della Fossano-Cuneo, al potenziamento delle linee dei Castelli Romani, al raddoppio della tratta PM (Posto di Movimento) 228-Albacina, al collegamento diretto Torino Porta Nuova-Torino Porta Susa, alla velocizzazione della linea Roma-Pescara, all'adeguamento e potenziamento dell'impianto di Vado Ligure zona industriale, al collegamento Porto di Livorno-interporto di Guasticce tramite scavalco linea tirrenica, alla connessione ferroviaria dell'interporto di Guasticce alla linea Pisa-Collesalveti-Vada e alla Pisa-Firenze, al potenziamento della linea Foligno-Terontola.

L'Allegato 1, infine, contiene la Relazione informativa di RFI, cui seguono 11 Appendici, le quali contengono, tra l'altro: il dettaglio delle delibere CIPES e del CUP per intervento (App. 1 e 2); l'evoluzione del portafoglio con l'indicazione della motivazione delle variazioni di costo registrate rispetto al precedente aggiornamento contrattuale (App. 4); la distribuzione territoriale dei principali investimenti per Regione (App. 7); l'elenco delle opere rientranti nel Programma delle Infrastrutture Strategiche e nel PNRR (App. 8 e 9).

Segnala, in particolare, il contenuto di due Appendici.

L'Appendice 3 contiene le schede riferite a tutti gli interventi previsti dal Contratto e fornisce informazioni di maggior dettaglio in merito ai programmi di intervento, dando specifica evidenza ai contenuti e agli obiettivi generali, nonché allo stato di attuazione, al riepilogo del quadro finanziario, dei costi e delle coperture finanziarie riferiti a ciascun programma e intervento, allo

stato di attuazione, ai benefici attesi e al loro inquadramento strategico.

L'Appendice 5, invece, individua per ciascun programma e intervento l'evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento indicando, in forma aggregata, gli interventi ultimati, le ulteriori riclassificazioni della spesa, i definanziamenti e i rifinanziamenti (imputati ai diversi soggetti ed ambiti), le rimodulazioni e, infine, il valore indicato nel Contratto di programma 2022-2026. Rispetto agli stanziamenti di cui all'ultimo aggiornamento 2020-2021, gli stanziamenti previsti nel Contratto in esame risultano incrementati di oltre 10 miliardi di euro per gli investimenti in corso e programmatici di cui alla Tabella A.

Per completezza, rappresenta che il panorama degli interventi sull'infrastruttura ferroviaria italiana è arricchito dalle opere commissariate ai sensi del decreto-legge cosiddetto « sblocca cantieri » (n. 32 del 2019).

Rimettendosi pertanto al dibattito tra i colleghi, si riserva di proporre in sede di ufficio di presidenza lo svolgimento dell'audizione dell'amministratrice delegata di RFI, che è anche commissaria ad altre opere. Si dichiara infine aperta alla possibilità di audizioni ulteriori proposte da altri membri della Commissione.

Luciano CANTONE (M5S), per quanto riguarda l'atto di indirizzo che sarà infine approvato, dichiara che esso dovrà essere valutato non in termini di maggioranza e opposizione, bensì come un documento che rispecchi l'orientamento dell'intera Commissione. La sua forza politica presenterà dunque dei punti che ritiene utile inserire. Quando ancora vi era l'obbligo di un parere della Commissione, l'atto che veniva presentato era sempre corposo; ora non vi è più tale obbligo, tuttavia considera doveroso da parte della Commissione analizzare con attenzione i contratti di programma e approvare un atto di indirizzo che ne rispecchi l'importanza.

Francesca GHIRRA (AVS) condivide le considerazioni svolte sull'importanza dei

contratti di programma. Propone di integrare l'elenco delle audizioni, oltre che con l'amministratrice delegata di RFI, anche con ANSFISA, i sindacati e le parti sociali, le parti datoriali Fercargo, Fermerci e Agens; per l'intermodalità, Assoporti e Assaeoport, Asstra e ANAS; le associazioni ambientaliste Legambiente, che redige il rapporto *Pendolaria*, Italia Nostra, WWF, Greenpeace Italia, Kyoto Club, Cittadini per l'aria, Transport & Environment e FIAB.

Ricorda infine che i contratti di programma dovranno essere declinati dalle regioni attraverso gli accordi di programma quadro: suggerisce quindi di audire la Conferenza Stato-regioni.

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

**La seduta termina alle 14.55.**

#### SEDE REFERENTE

*Mercoledì 8 marzo 2023. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA.*

**La seduta comincia alle 14.55.**

**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 di-

sciplina 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 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 consentono, 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'amministra-

zione 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 contempra 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 preannuncia 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.

Carmine 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.

Dichiara 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.

**La seduta termina alle 15.35.**

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

*Mercoledì 8 marzo 2023.*

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.35 alle 15.45.

#### **AUDIZIONI INFORMALI**

*Mercoledì 8 marzo 2023.*

**Audizione di rappresentanti di FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI, UGL ferrovieri e FAST-CONFSAL, nell'ambito dell'esame, in sede di relazioni al Parlamento, dei contratti di programma stipulati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la società Rete Ferroviaria Italiana SpA per il periodo regolatorio 2022-2026 – parte servizi e parte investimenti (Doc. CXCIX, n. 1).**

L'audizione informale è stata svolta dalle 15.45 alle 16.05.