

RESOCONTO STENOGRAFICO

Martedì 23 ottobre 2018

Presidenza del Presidente Pantini

Interviene il Ministro onorevole Nebbia

I lavori hanno inizio alle ore 10,00.

I.T.E.S. "F. Galiani" di Napoli, classe IVB - Disposizioni per la prevenzione degli incidenti stradali in bicicletta: modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 "codice della strada" con introduzione all'uso del casco protettivo per gli utenti della bicicletta elettrica a pedalata assistita (Discussione e approvazione)

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, constatato il numero legale, dichiaro aperta la seduta. L'Ordine del giorno reca la discussione del Disegno di legge n. 1 dal titolo "Disposizioni per la prevenzione degli incidenti stradali in bicicletta: modifiche ed integrazioni al Decreto Legislativo 30 aprile 1992 n. 285 "Codice della Strada" con introduzione all'uso del casco protettivo per gli utenti della bicicletta elettrica a pedalata assistita". Il relatore ha chiesto l'autorizzazione a svolgere la relazione orale. Ne ha facoltà.

SCOGNAMILLO, relatore. Onorevoli senatori, il presente disegno di legge affronta un tema di rilevante attualità: l'aumento degli incidenti, con esiti mortali o comunque gravi, occorsi ai conducenti di biciclette elettriche con pedalata assistita, privi del casco protettivo. Ed invero, tanto negli incidenti riconducibili alla causa «per colpa propria», quanto in quelli riconducibili alle collisioni con altri veicoli, l'uso del casco impedirebbe o comunque limiterebbe le lesioni, in alcuni casi mortali, localizzate al capo, come emerge dai più recenti dati sugli incidenti stradali con le bici elettriche. Novellando il decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 "Codice della strada", il disegno di legge si propone di colmare un'evidente lacuna normativa, relativa al mancato inserimento dell'obbligo di indossare il casco per i conducenti di tali fattispecie di velocipedi.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. È iscritta a parlare la senatrice Aouina. Ne ha facoltà.

AOUINA. Onorevoli colleghi, sono favorevole all'introduzione dell'obbligo del casco sulle biciclette a pedalata assistita, giacché gli attuali «dispositivi obbligatori» con cui equipaggiarsi, quali luci, catarifrangenti e campanello, sono del tutto inadeguati a prevenire le gravi lesioni localizzate principalmente al capo che causano, nella maggior parte dei casi, il decesso del ciclista.

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice Delfino. Ne ha facoltà.

DELFINO. Onorevoli colleghi, collegare gli incidenti in bicicletta con il mancato uso del casco è scorretto perché il suo potere protettivo, in caso di impatto ad alta velocità con un veicolo a motore, è molto ridotto se non addirittura ininfluente. Sono contraria non già all'uso del casco sulla bicicletta a pedalata assistita ma all'introduzione dell'obbligo di indossarlo come presidio di sicurezza stradale.

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice Lemmo. Ne ha facoltà.

LEMMO. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, la sensibile riduzione del numero degli incidenti mortali all'indomani dell'introduzione dell'obbligo di indossare il casco, dimostra inequivocabilmente che il primo e più importante accessorio per la sicurezza in bicicletta sia proprio il casco: indossarlo non è solo un comportamento responsabile ma una necessità.

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice Pandolfi. Ne ha facoltà.

PANDOLFI. Onorevole Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, ritengo che i vantaggi connessi all'uso libero ed illimitato delle biciclette elettriche, quale si sta diffondendo in tante nostre città, e che ha felici ripercussioni sul sociale in termini di diminuzione del traffico e dell'inquinamento atmosferico, e della sedentarietà dei cittadini, verrebbe meno se esistesse l'obbligo di indossare il casco.

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice D'Amico. Ne ha facoltà.

D'AMICO. Onorevoli senatori, intendo richiamare la vostra attenzione su alcuni dati. Ad oggi in Europa l'incidenza dei veicoli a pedalata assistita è nettamente aumentata. In Germania si contano circa 4.000.000 di biciclette elettriche, in Belgio il 45% delle vendite di biciclette è costituito da modelli a pedalata assistita, mentre l'Olanda vede un quarto dei suoi ciclisti ferrei sostenitori di questa nuova idea di mobilità. Ed anche in Italia i numeri vanno aumentando. Tra il 2016 ed il 2017 l'aumento dell'interesse ha segnato un + 48,9% e tra il 2017 ed il 2018 il dato è ancora più elevato: l'incremento arriva al +76%. Il fruitore della bicicletta elettrica a pedalata assistita è quasi sempre un giovane. Sovente mi capita di assistere a madri che accompagnano i propri figli alle scuole inferiori servendosi di tale mezzo. Una rivoluzione della mobilità, come da lungo tempo si auspica, non può passare negando l'efficacia e la necessità del casco per prevenire le più gravi lesioni e proteggere i nostri bambini.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale. Ha facoltà di parlare il relatore per la replica.

SCOGNAMILLO. Onorevoli colleghi, intendo concludere questa discussione sottolineando che l'introduzione del casco obbligatorio sui velocipedi a pedalata assistita non vuol essere una risposta sbagliata e parziale alla richiesta di rendere le strade più sicure ma può essere comunque uno strumento utile per andare nella direzione giusta. È necessario, in ogni caso, accentuare l'attività di prevenzione come importante mezzo di tutela della salute e della sicurezza, al tempo stesso garantendo che vengano effettuati gli opportuni controlli e che, soprattutto questi ultimi, si svolgano secondo continuità e costanza in modo da ottenere un effetto non repressivo ma dissuasivo. A tal fine dovremmo rivolgere un caldo invito al Governo perché ricorra a tutti gli strumenti per mettere in atto una campagna di sensibilizzazione sulla sicurezza stradale in generale e sull'uso del casco come strumento della tutela della salute e della prevenzione di gravi lesioni, con particolare attenzione ai giovani che pagano il più alto tributo come vittime della strada.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

NEBBIA, *rappresentante del Governo.* Signor Presidente, onorevoli senatori, a nome del Governo che rappresento esprimo il parere favorevole sul presente disegno di legge. Esso anticipa un'esigenza avvertita a livello europeo e che ha già formato oggetto di esame presso la Commissione europea. La Commissione ha, infatti, proposto una modifica netta della Direttiva 2016/97, secondo la quale i cosiddetti "light power assisted bicycles" devono essere considerati come dei veri e propri mezzi di trasporto e, per questo, soggetti al pagamento dell'assicurazione, proprio come le moto e gli scooter per i quali vige anche l'obbligo di indossare il casco. Vorrei, poi, sottolineare un aspetto importante del disegno di legge che pone l'accento sulla necessità di sensibilizzare i ciclisti – specialmente se minorenni - che utilizzano regolarmente la bici elettrica a pedalata assistita circa i rischi connessi all'uso del mezzo, attraverso adeguate campagne informative volte a promuovere la sicurezza, senza ulteriori esborsi di risorse finanziarie da parte del Governo.

PRESIDENTE. Procediamo all'esame degli articoli. Passiamo all'esame dell'articolo 1 al quale è stato presentato un emendamento. Invito il senatore proponente ad illustrarlo.

UCCELLO. Onorevoli senatori l'emendamento 1.1 presentato a mia firma è volto ad adeguarsi alla scelta del Legislatore di indicare con il termine di "velocipede a pedalata assistita", anziché con quello di "bici elettrica", i veicoli a due o più ruote funzionanti grazie alla spinta motoria data dal conducente attraverso i pedali.

PRESIDENTE. Il relatore e il rappresentante del Governo hanno facoltà di esprimere il parere sull'emendamento 1.1.

SCOGNAMILLO. Ritengo che l'emendamento proposto sia appropriato.

NEBBIA, *rappresentante del Governo*. Sono d'accordo con il relatore.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.1 presentato dal senatore Uccello.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 1 nel testo emendato.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 2.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 3.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 4.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 5 al quale è stato presentato un emendamento. Invito il senatore proponente ad illustrarlo.

GIOIA. Onorevoli colleghi, l'emendamento 5.1 presentato a mia firma si propone di ovviare ad un evidente errore materiale, laddove nella dicitura "capo 2" dell'articolo 171 del Codice della strada è evidente il riferimento "al comma 2" dell'articolo 171.

PRESIDENTE. Il relatore e il rappresentante del Governo hanno facoltà di esprimere il parere sull'emendamento 5.1.

SCOGNAMILLO, *relatore*. Presidente l'errore è riconoscibile, per cui l'emendamento appare corretto.

NEBBIA, *rappresentante del Governo*. Sono d'accordo con il relatore.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 5.1.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 5 nel testo emendato.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 6 al quale è stato presentato un emendamento. Invito il senatore proponente ad illustrarlo.

BATTIMELLI. Onorevoli colleghi, l'emendamento 6.1 presentato a mia firma si propone di ovviare ad un evidente errore materiale contenuto nel testo, laddove nella dicitura "capo 4" dell'articolo 171 del Codice della strada è evidente il riferimento "al comma 4" dell'articolo 171.

PRESIDENTE. Il relatore e il rappresentante del Governo hanno facoltà di esprimere il parere sull'emendamento dell'articolo 6.

SCOGNAMILLO, relatore. Effettivamente anche in questo caso l'errore è presente, per cui l'emendamento appare corretto.

NEBBIA, rappresentante del Governo. Concordo con il relatore.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 6.1.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 6 nel testo emendato.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 7.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 8.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 9.

È approvato.

Passiamo alla votazione finale.

AMODEO. Presidente, domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

AMODEO. Presidente, onorevoli senatori e signor Ministro, il gruppo che io rappresento è favorevole all'introduzione del casco obbligatorio sulle biciclette a pedalata assistita. Riteniamo, invero, che proprio l'assenza di piste ciclabili e la presenza di buche sulle strade, soprattutto nella nostra città, renda fortemente auspicabile il ricorso a tali presidi di sicurezza. D'altronde andare in bicicletta espone l'utente a rischi assimilabili a quelli che si corrono quando si va in moto o in scooter, per cui è importante avere a disposizione una protezione personale che possa intervenire in modo determinante in caso di evento accidentale.

NERESINO. Presidente, domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

NERESINO. Onorevoli colleghi, il gruppo che io rappresento è contrario all'approvazione del presente disegno di legge. A fronte dell'introduzione di un obbligo giuridico diventa infatti inevitabile valutare il rapporto costi/benefici da esso derivanti. Occorre avere ben chiaro che non è spostando gli oneri di protezione sull'anello finale della catena (il ciclista, in questo caso) che le nostre strade e le nostre città diventeranno più sicure. Quella dell'utilizzo obbligatorio del casco è una misura che, laddove adottata e al di là delle motivazioni dichiarate, ha dimostrato

effetti controproducenti sulla pratica della bici, trasformandosi in un deterrente che ha ridotto il numero dei ciclisti in circolazione. D'altro canto, in Europa, nei Paesi a più alta densità di traffico ciclistico (Francia, Germania, Olanda, Regno Unito, per citarne alcuni), non esiste una norma in questi termini. E i Paesi che viceversa hanno penalizzato l'uso della bicicletta senza casco (nell'elenco degli Stati che hanno introdotto l'obbligo generalizzato del caschetto si annoverano: Australia, Israele, Nuova Zelanda, Sud Africa, Turchia) hanno fallito nel ridurre il tasso di infortuni, nonostante l'aumento percentuale dei ciclisti con casco.

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.
È approvato.

Collegli, ringrazio voi e soprattutto il relatore, per l'impegno e la collaborazione profusi nel corso dell'esame del disegno di legge.

La seduta termina alle ore 10,30.