



CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO

XI LEGISLATURA

109^a Seduta pubblica – Martedì 12 settembre 2023

Deliberazione n. 93

OGGETTO: PROPOSTA DI LEGGE STATALE DA TRASMETTERE AL PARLAMENTO NAZIONALE, AI SENSI DELL'ARTICOLO 121 DELLA COSTITUZIONE DAL TITOLO: *"MODIFICHE ALLA LEGGE 27 DICEMBRE 2019 N. 160 "BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO PER L'ANNO FINANZIARIO 2020 E BILANCIO PLURIENNALE PER IL TRIENNIO 2020-2022" IN MATERIA DI VELOCIPEDI A PEDALATA ASSISTITA"* D'INIZIATIVA DEL CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO.
(Progetto di legge statale n. 30)

IL CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO

VISTA la proposta di legge statale d'iniziativa dei consiglieri Dolfin, Bet, Bisaglia, Cecchetto, Favero, Formaggio, Polato, Puppato, Rizzotto, Sandonà, Soranzo, Sponda, Valdegamberi, Vianello e Zecchinato relativa a *"Modifiche alla legge 27 dicembre 2019 n. 160 "bilancio di previsione dello stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022" in materia di velocipedi a pedalata assistita"*;

UDITA la relazione della Seconda Commissione consiliare, relatore il consigliere *Marco DOLFIN*, nel testo che segue:

"Signor Presidente, colleghi consiglieri,

come è noto, con l'articolo 75, suddiviso in numerosi commi, della legge 27 dicembre 2019 n. 160 "Bilancio di previsione dello stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022", è stato disciplinato l'utilizzo dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica.

Peraltro, le problematiche emerse nell'uso di tali strumenti di locomozione sono apparse sin da subito analoghe a quelle che si riscontrano per l'uso dei velocipedi a pedalata assistita (e-bike) disciplinato dall'articolo 50 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), articolo che, peraltro, non obbliga le e-bike a dotarsi di apposite luci, né ad indossare il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità (da mezz'ora dopo il tramonto e durante tutto il periodo dell'oscurità). Nemmeno per la guida delle e-bike è previsto il requisito di un'età minima (14 anni) come invece è previsto per i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, oltre all'obbligo del casco sino all'età di 18 anni.

Proprio per introdurre una maggiore sicurezza sull'uso dei velocipedi a pedalata assistita e una soglia di età per il loro utilizzo, con la presente proposta di legge statale si intende estendere la normativa statale in materia di monopattini a propulsione prevalentemente elettrica ai menzionati velocipedi a pedalata assistita (e-bike).

Si ritiene infine che anche per le e-bike sia affidato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in collaborazione con il Ministero dell'interno e con il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, apposita istruttoria finalizzata alla verifica della necessità di introdurre l'obbligo di assicurazione sulla responsabilità civile per i danni a terzi derivanti dalla circolazione dei predetti velocipedi a pedalata assistita.

Riassumendo, in sintesi la presente proposta di legge statale prevede per l'uso delle e-bike le seguenti prescrizioni:

- *che le e-bike siano dotate di luce bianca o gialla fissa e posteriormente di luce rossa fissa, entrambe accese e ben funzionanti;*
- *che il conducente del velocipede a pedalata assistita debba circolare indossando il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità quando transita all'interno di gallerie o circolano in ore notturne (ossia: da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere);*
- *che l'uso delle e-bike sia consentito solo da utilizzatori che abbiano compiuto il quattordicesimo anno di età;*
- *l'uso di idoneo casco protettivo, conforme alle norme tecniche armonizzate UNI EN 1078 o UNI EN 1080, per i conducenti di età inferiore a diciotto anni;*
- *che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in collaborazione con il Ministero dell'interno e con il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, avvii apposita istruttoria finalizzata alla verifica della necessità dell'introduzione dell'obbligo di assicurazione sulla responsabilità civile per i danni a terzi derivanti dalla circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica e dei velocipedi a pedalata assistita.*

La Seconda Commissione consiliare permanente nella seduta del 1° giugno 2023 ha concluso i propri lavori in ordine alla proposta di legge in oggetto che ha approvato a maggioranza.

Hanno espresso voto favorevole il Presidente Rizzotto –con delega della Consigliera Cavinato– ed i Consiglieri Bet, Michieletto –con delega della Consigliera Bisaglia–, Sponda, Vianello e Zecchinato –con delega del Consigliere Centenaro– (Zaia Presidente), Dolfin e Puppato (Liga Veneta per Salvini Premier), Formaggio e Soranzo (Fratelli d'Italia – Giorgia Meloni), Venturini (Forza Italia – Berlusconi – Autonomia per il Veneto), Lorenzoni (Misto) e Zanoni (Partito Democratico Veneto).

Hanno espresso voto di astensione i Consiglieri Bigon e Montanariello (Partito Democratico Veneto).

Incaricato a relazionare in aula il Consigliere Marco DOLFIN.

Correlatore il Consigliere Jonatan MONTANARIELLO.”;

UDITA la relazione di minoranza della Seconda Commissione consiliare, relatore il Vicepresidente della stessa, consigliere Jonatan MONTANARIELLO, nel testo che segue:

“Signor Presidente, colleghi consiglieri,

concordo con il collega relatore quando prima sosteneva che è difficile trovare una diversità di intenti quando si parla di sicurezza. È anche vero, colleghi, che - ritorniamo a dirlo anche in questa occasione - siamo poco fiduciosi sull'utilità dei

progetti di legge statale che spesso ci troviamo a dover discutere in quest'Aula. Non è assolutamente per far polemica, ma la poca fiducia ci viene data anche da quella che è la considerazione per il lavoro di una Regione Veneto che propone, mette insieme, ascolta stakeholder e tenta di costruire quelli che sono progetti di legge che, come questo, a carattere nazionale potrebbero incontrare favore in maniera trasversale. Certamente è un bene discutere di questi argomenti, però, soprattutto in un momento come questo in cui il Governo ha già annunciato di voler metter mano al Codice della Strada, inserirsi con un progetto di legge statale sa più da vetrina pubblicitaria, da articolo sul giornale, da voler dire "noi ci siamo, abbiamo detto la nostra", che da fatti concreti.

Faccio fatica a pensare che, mentre il ministro Salvini sta già discutendo di modifiche in materia del Codice della strada ed è vicino alla fine della sua discussione, ci sia il tempo materiale per inserire le nostre riflessioni. Quindi, il primo elemento riguarda una considerazione politica, ed è la mancanza di fiducia verso questo strumento, pur ritenendo nobile l'intento del collega che porta alla nostra attenzione un problema vero e reale, innegabile. Tra l'altro, condivido appieno questa sensibilità col collega relatore perché veniamo da una realtà territoriale in cui questo tipo di motorizzazione, queste e-bike, sono diffusissime e abbiamo potuto più volte constatare come siano, in alcuni casi, più veloci dei motorini. Le continuano a chiamare "mobilità sostenibile", invece vi posso garantire che sono degrado. Ricordo che una volta avevamo il Ciao, il Sì, il Bravo, il Grillo e sul libretto veniva scritto che il limite di velocità era di 40 km/h, ma se io oggi vado sul lungomare della mia città e rispetto il limite dei 30 questi mezzi mi superano a una velocità che ti chiedi quasi se ti hanno raddoppiato, con l'aggravante che non puoi multarli perché non hanno una targa. Questi mezzi generano degrado perché si possono parcheggiare in qualsiasi angolo della città e tu non puoi fare loro neanche la multa, al punto che in alcune città il pedone ormai è ostaggio. Vi porto la mia esperienza personale: quando uscivo con il passeggino di mio figlio, non potevo andare sui marciapiedi, perché eravamo completamente ostaggi di questi parcheggi indiscriminati. E non puoi fare nulla. Non puoi multarli. Cosa fai? Se arriva il vigile di turno le impacchetta e le porta via? Arriva sempre l'eroe che fa ricorso al TAR e, alla fine, ti arriva il debito fuori bilancio, e devi anche pagare la restituzione.

Questa, che si chiama "mobilità sostenibile", io vi posso dire che, così com'è, in alcune città è degrado, è mancanza totale di rispetto sotto gli occhi del legislatore, che vede e non può fare nulla. Viaggiano in ogni angolo. Vi dico di più: noi abbiamo casi, e non vorrei assolutamente estremizzare, di queste due ruote che investono pedoni e scappano via, senza la possibilità di essere rintracciati perché, ad esempio, un testimone non può fare la foto ad una targa che non c'è. Quindi siamo al degrado più totale ed è evidente che il collega fa bene ad accendere i riflettori su questo tema e dire che noi come Regione dobbiamo fare qualcosa. È evidente. Noi abbiamo provato anni fa in Comune anche a tentare di fare una sorta di punzonatura sui telai, ma anche quello è impossibile, perché non puoi fare nemmeno la punzonatura; puoi tenere, a livello comunale, un albo dove ci si può iscrivere su base volontaria; quei pochi casi che sono riconducibili a un proprietario, perché, ricordiamolo, questi arnesi, li chiamo così perché non possono essere definite biciclette, sono motorini senza targa, è perché sono stati comprati con il contributo della Città Metropolitana di Venezia. All'epoca, quando le compravi, per ricevere il contributo dovevi comunicare il numero di telaio, quindi, quelle che sono state comprate attraverso contributo pubblico hanno una registrazione che rende il telaio riconducibile a un proprietario, ma stiamo parlando forse del 10%, del 5%.

Tra l'altro c'è anche un'altra forma di degrado perché, alla fine, quando queste biciclette finiscono di essere utilizzate molto spesso vedi le batterie buttate nei bidoni e non ci si può fare nulla. Se, invece, ci fosse un modo per riconoscere a chi appartiene quella batteria, potresti andare a sanzionare. Quindi potremmo continuare per ore ma è evidente che questo è un problema reale che sta affliggendo le nostre città, che sta portando le nostre città a essere ostaggio del degrado.

Ci sono intere piazze dove gli esercenti hanno il loro plateatico invaso da queste biciclette e hanno anche paura a spostarle perché, per quanto costano, se fai danni, alla fine ti tocca anche pagare un risarcimento. Così come c'è tutto il tema della sicurezza. Guardate, permettetemi di guardare alla mia esperienza territoriale, perché penso di venire dalla capitale nazionale della bici elettrica. Chioggia è la capitale nazionale della bici elettrica, è stato anche sancito da alcune ricerche. A Chioggia abbiamo famiglie che hanno visto i propri figli o i propri cari perdere la vita, perché siccome puoi viaggiare più veloce di un motorino e sono mezzi anche solidi, c'è più di qualcuno che si è avventurato anche sulle statali, sulla Romea, senza obbligo di luci, senza obbligo di casco, di niente e non puoi fargli neanche niente: a ragazzini di 14 anni cosa gli fai se li becchi? E quindi è evidente che ci troviamo di fronte a un degrado, come dicevamo prima, ci troviamo di fronte a un pericolo, ci troviamo di fronte ad uno strumento che attanaglia le nostre città e che, in qualche modo, dà problemi anche a chi fa impresa, gli esercenti, e che vede immobili le forze dell'ordine.

Quindi bene, collega, pur non condividendo lo strumento con cui portiamo all'attenzione il tutto, perché è evidente che la storia di quest'Aula insegna che sia che li presenti la destra o la sinistra poco viene considerato quando arriva a Roma. Io mi auguro, collega, che una volta arrivato a Roma questo progetto di legge venga preso a cuore dal Ministro e ci sia un suo intervento diretto, dato che voi avete la filiera, voi avete il rapporto diretto, voi che avete la possibilità, a differenza nostra, di poter parlare con il Ministro essendo anche Segretario del partito di maggioranza di questa Regione.

Guardi collega, oggi sgombreremo il campo dalle polemiche perché gli intenti sono condivisibili. Quando si parla di sicurezza, facciamo fatica a non dire che dobbiamo stare insieme, però questo lo facciamo solo se c'è l'impegno vero da parte vostra, visto che è un tema che sentiamo tutti da cittadini prima che da Consiglieri e da legislatori, voi che siete evidentemente in una situazione privilegiata in confronto a noi nell'interloquire con chi dopo deve dare gambe a questi intenti. Perché guardate, se facciamo l'ennesimo progetto di legge parlando dei problemi del monopattino, delle e-bike, chi volete che non sia d'accordo? Sarebbe come venire qua e dire: vuoi la pace nel mondo? Sì. Chi volete che vi dica che non la vuole? Però è evidente che il tempo delle discussioni è finito. È evidente che il tempo del temporeggiare, scusate il gioco di parole, è finito. È evidente che, se chi c'era prima - perché già noi siamo pronti a sentirci dire: chi c'era prima cosa ha fatto? - è stato mandato a casa, probabilmente non ha fatto abbastanza. Oggi che la Lega in Veneto propone questo progetto di legge, con un Ministro alle infrastrutture che è il Segretario della Lega, lo votiamo e ci aspettiamo un'attenzione particolare, perché per evidenti ragioni siete in una posizione privilegiata di interlocuzione e quindi noi possiamo limitarci a dire che su questo ci siamo. Non entriamo neanche nel merito: chi può dire che non bisogna mettere il casco, non bisogna mettere le luci, non bisogna mettere il catarifrangente, chi volete che dica di no? Ma ci mancherebbe anche altro. Estendiamo questa norma come volete fare, però ci aspettiamo questa volta che oltre all'atto pratico dell'Aula, che porterà sicuramente al trafiletto sul giornale che da politici non si disdegna mai, ci sia anche un'azione concreta perché io credo - e chiudo - che questo progetto di legge presentato

dalla maggioranza della Regione Veneto che ha un'interlocuzione diretta con il Ministro sia per noi un'occasione storica per dire che finalmente questa volta si può fare qualcosa. Chi c'era prima, chi c'era dopo non conta. Oggi ci siete voi, oggi ci siamo noi. Siamo qui per fare il nostro come possiamo, con i limiti che una minoranza in Aula può avere, però sappiate che dopo questo progetto di legge noi continueremo a stare attenti perché ci aspettiamo una presa di posizione concreta da un Ministero che sta dimostrando oltretutto di voler mettere mano al Codice della Strada, quindi perché no, mettiamo mano a 360 gradi e cerchiamo di mettere insieme i pezzi e far arrivare la voce del Veneto a Roma che mai come oggi forse può avere un canale privilegiato.”;

ESAMINA e VOTA, articolo per articolo, compreso il relativo emendamento, la proposta di legge statale composta di n. 3 articoli;

PRESO ATTO che la votazione dei singoli articoli ha dato il seguente risultato:

Art. 1

Assegnati	n. 51
Presenti-votanti	n. 34
Voti favorevoli	n. 33
Astenuti	n. 1

Art. 2

Assegnati	n. 51
Presenti-votanti	n. 38
Voti favorevoli	n. 37
Astenuti	n. 1

Art. 3

Assegnati	n. 51
Presenti-votanti	n. 36
Voti favorevoli	n. 34
Astenuti	n. 2

VISTO l'articolo 121 della Costituzione;

VISTI gli articoli 19 e 21 dello Statuto regionale;

con votazione palese,

APPROVA

la proposta di legge statale, nel suo complesso, nel testo allegato, che fa parte integrante della presente deliberazione e indica la Camera dei Deputati quale ramo del Parlamento presso cui depositare la proposta di legge stessa.

Assegnati n. 51

Presenti-votanti n. 43

Voti favorevoli n. 43

IL CONSIGLIERE-SEGRETARIO
f.to Erika Baldin

IL PRESIDENTE
f.to Nicola Ignazio Finco



CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO

XI LEGISLATURA

**ALLEGATO ALLA DELIBERAZIONE CONSILIARE N. 93 DEL 12 SETTEMBRE 2023
RELATIVA A:**

PROPOSTA DI LEGGE STATALE DA TRASMETTERE AL PARLAMENTO NAZIONALE, AI SENSI DELL'ARTICOLO 121 DELLA COSTITUZIONE, D'INIZIATIVA DEL CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO DAL TITOLO:

MODIFICHE ALLA LEGGE 27 DICEMBRE 2019, N. 160 “BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO PER L’ANNO FINANZIARIO 2020 E BILANCIO PLURIENNALE PER IL TRIENNIO 2020-2022” IN MATERIA DI VELOCIPEDI A PEDALATA ASSISTITA

Art. 1 - Modifiche all’articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160 “Bilancio di previsione dello Stato per l’anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022” in materia di velocipedi a pedalata assistita.

1. All’articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160 sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) al comma 75-sexies, dopo le parole: *“propulsione prevalentemente elettrica”* sono inserite le seguenti: *“e i velocipedi a pedalata assistita”*;
- b) al comma 75-septies, dopo le parole: *“propulsione prevalentemente elettrica”* sono inserite le seguenti: *“e del velocipede a pedalata assistita”*;
- c) al comma 75-octies, dopo le parole: *“propulsione prevalentemente elettrica”* sono inserite le seguenti: *“e i velocipedi a pedalata assistita”*;
- d) al comma 75-novies, dopo le parole: *“I conducenti”* sono inserite le seguenti: *“dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica e dei velocipedi a pedalata assistita”*.

Art. 2 - Norma di prima applicazione.

1. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in collaborazione con il Ministero dell’Interno e con il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, avvia apposita istruttoria finalizzata alla verifica della necessità dell’introduzione dell’obbligo di assicurazione sulla responsabilità civile per i danni a terzi derivanti dalla circolazione dei velocipedi a pedalata assistita nonché di implementare i controlli, per vietare la circolazione e sanzionare i velocipedi a pedalata assistita modificati per aumentare la potenza nominale continua massima del motore ausiliario elettrico o la velocità oltre i limiti previsti dal comma 1 dell’articolo 50 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 “Nuovo codice della strada” e successive modificazioni. Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti trasmette alle competenti Commissioni parlamentari una relazione sugli

esiti dell'attività istruttoria di cui al primo periodo entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Art. 3 - Clausola di neutralità finanziaria.

1. All'attuazione della presente legge si provvede con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica

INDICE

Art. 1 - Modifiche all'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160 “Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022” in materia di velocipedi a pedalata assistita.	7
Art. 2 - Norma di prima applicazione.	7
Art. 3 - Clausola di neutralità finanziaria.	8

Proposta di legge statale n. 30

“MODIFICHE ALLA LEGGE 27 DICEMBRE 2019 N. 160 “BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO PER L’ANNO FINANZIARIO 2020 E BILANCIO PLURIENNALE PER IL TRIENNIO 2020-2022” IN MATERIA DI VELOCIPEDI A PEDALATA ASSISTITA”

Relazione tecnica redatta ai sensi della legge 31 dicembre 2009, n. 196 “Legge di contabilità e finanza pubblica”, articolo 17 “Copertura finanziaria delle leggi”.

La Proposta di legge statale (pdls) propone alcune modifiche alla legge 27 dicembre 2019 n. 160 “Bilancio di previsione dello stato per l’anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022” per introdurre nell’ordinamento giuridico una maggiore sicurezza sull’utilizzo dei velocipedi a pedalata assistita (cd. e-bike) nella circolazione stradale.

L’articolo 50 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 “Nuovo Codice della strada” individua le caratteristiche dei velocipedi nell’ambito dei veicoli disciplinati dal Codice della strada e stabilisce che sono considerati velocipedi anche le biciclette a pedalata assistita dotate di un motore ausiliario elettrico avente le caratteristiche tecniche ivi indicate.

Il pdls in esame, al fine di garantire la maggior tutela sia del conducente che degli altri utenti della strada, ad integrazione di quanto già previsto nel Codice della strada, estende ai velocipedi a pedalata assistita alcune disposizioni sulla sicurezza nella circolazione stradale previste dalla disciplina in materia di monopattini a propulsione prevalentemente elettrica di cui all’articolo 1, commi da 75 a 75 vicies-ter, della suindicata legge n. 160/2019, considerando che le problematiche emerse nell’uso dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica sono analoghe a quelle che si riscontrano per l’uso dei velocipedi a pedalata assistita.

L’articolo 1 del pdls, pertanto, estende la disciplina di tutela prevista dalla citata legge n. 160/2019, stabilendo che i velocipedi a pedalata assistita, così come i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica:

- a) durante tutto il periodo dell’oscurità e qualora le condizioni di visibilità lo richiedano, siano provvisti anteriormente di luce bianca o gialla fissa e posteriormente di luce rossa fissa, entrambe accese e ben funzionanti (comma 75-sexies);
- b) durante tutto il periodo dell’oscurità, sia per la circolazione nei centri abitati che fuori dei centri abitati, sussista l’obbligo di indossare il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità (comma 75-septies);
- c) possano essere condotti solo da utilizzatori che abbiano compiuto il quattordicesimo anno di età” (comma 75-octies);
- d) i conducenti di età inferiore a diciotto anni hanno l’obbligo di indossare un idoneo casco protettivo conforme alle norme tecniche armonizzate UNI EN 1078 o UNI EN 1080 (comma 75-novies).

L'articolo 2 del pdls prevede una disciplina di prima applicazione per avviare una apposita istruttoria presso i Ministeri competenti con il fine di verificare:

- a) la necessità di introdurre anche per i velocipedi a pedalata assistita l'obbligo di assicurazione sulla responsabilità civile per i danni a terzi derivanti dalla circolazione degli stessi;
- b) le modalità per implementare i controlli sull'uso dei velocipedi a pedalata assistita, per vietarne la circolazione e sanzionarne l'utilizzo qualora siano modificati per aumentarne la potenza nominale continua massima del motore ausiliario elettrico o la velocità oltre i limiti previsti dal comma 1 dell'articolo 50 del Codice della strada,

conferendo al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di trasmettere entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge alle competenti Commissioni parlamentari una relazione sugli esiti dell'attività istruttoria.

L'articolo 3 del pdls stabilisce la neutralità finanziaria delle disposizioni introdotte, in quanto si tratta di disposizioni che inseriscono nell'ordinamento una maggior sicurezza nella circolazione stradale dei velocipedi a pedalata assistita (articolo 1) e una istruttoria presso i Ministeri competenti sull'obbligo di assicurazione e su un aumento dei controlli sulla circolazione stradale delle e-bike (articolo 2), l'attuazione delle quali avviene con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica statale.