

VI COMMISSIONE PERMANENTE

(Finanze)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Sui lavori della Commissione	65
DL 13/2017: Disposizioni urgenti per l'accelerazione dei procedimenti in materia di protezione internazionale, nonché per il contrasto dell'immigrazione illegale. C. 4394 Governo, approvato dal Senato (Parere alle Commissioni riunite I e II) (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 73, comma 1-bis, del regolamento, per gli aspetti attinenti alla materia tributaria, e rinvio</i>)	66
Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica. Nuovo testo C. 2305 e abb.-A (Parere alla IX Commissione) (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 73, comma 1-bis, del regolamento, per gli aspetti attinenti alla materia tributaria, e rinvio</i>)	71

SEDE CONSULTIVA

Martedì 4 aprile 2017. — Presidenza del presidente Maurizio BERNARDO. — Interviene il Viceministro dell'economia e delle finanze Luigi Casero.

La seduta comincia alle 14.20.

Sui lavori della Commissione.

Carlo SIBILIA (M5S), al fine di evitare il ripetersi in futuro dei fraintendimenti occorsi in relazione allo svolgimento, originariamente previsto per le 13.30 di giovedì 30 marzo scorso, del Presidente e Amministratore delegato di Equitalia, sulle tematiche relative al contrasto all'evasione fiscale, segnala come, in linea generale, il gruppo M5S sia contrario a derogare alle previsioni regolamentari che impediscono alle Commissioni di riunirsi

in contemporanea con le votazioni in Assemblea.

Maurizio BERNARDO, *presidente*, si rammarica innanzitutto per l'equivoco verificatosi relativamente all'audizione del Presidente e Amministratore delegato di Equitalia, in connessione al protrarsi delle votazioni in Assemblea nella giornata di giovedì 30 marzo scorso. Ricorda al riguardo che in quell'occasione egli aveva chiesto ai gruppi l'eventuale disponibilità a consentire lo svolgimento della predetta audizione durante le dichiarazioni di voto finale in Assemblea sulla proposta di legge C.2188-A e abbinate, in considerazione del fatto, che, durante le predette dichiarazioni di voto, era comunque prevista la riunione dell'Ufficio di Presidenza della Camera, ma che, mancando tale disponibilità unanime, l'audizione non ha potuto aver luogo ed è stata posticipata alla giornata di giovedì 6 aprile prossimo.

DL 13/2017: Disposizioni urgenti per l'accelerazione dei procedimenti in materia di protezione internazionale, nonché per il contrasto dell'immigrazione illegale.

C. 4394 Governo, approvato dal Senato.
(Parere alle Commissioni riunite I e II).

(Esame, ai sensi dell'articolo 73, comma 1-bis, del regolamento, per gli aspetti attinenti alla materia tributaria, e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Paola PINNA (PD), *relatrice*, rileva come la Commissione sia chiamata a esaminare, ai sensi dell'articolo 73, comma 1-bis del regolamento, per gli aspetti attinenti la materia tributaria, ai fini del parere alle Commissioni riunite I Affari costituzionali e II Giustizia, il disegno di legge C.4394, approvato dal Senato, di conversione del decreto – legge n. 13 del 2017, recante disposizioni urgenti per l'accelerazione dei procedimenti in materia di protezione internazionale, nonché per il contrasto dell'immigrazione illegale.

Il decreto-legge si compone di 24 articoli.

L'articolo 1 riguarda l'istituzione delle sezioni specializzate in materia di immigrazione, protezione internazionale e libera circolazione dei cittadini dell'Unione europea.

Nel decreto-legge originario era prevista l'istituzione di sezioni specializzate in 14 tribunali ordinari, individuate sulla base del numero di domande esaminate negli anni 2015-2016; il Senato ha invece stabilito l'introduzione di una sezione specializzata in ogni tribunale distrettuale (avente sede nel capoluogo del distretto di Corte d'Appello). Le sezioni sono quindi state portate a 26.

L'articolo 2 disciplina la composizione delle sezioni specializzate. Tali sezioni dovranno essere composte da magistrati già in servizio, scelti in quanto dotati di specifiche competenze.

Per la formazione dei magistrati è prevista l'organizzazione, da parte della Scuola superiore della magistratura, di

corsi di formazione. È inoltre assicurata la formazione continua nell'ambito della quale sono dedicate specifiche sessioni alle tecniche di svolgimento del colloquio per intervistare i richiedenti asilo.

Il Consiglio superiore della magistratura provvede all'organizzazione delle sezioni specializzate e ad assicurare lo scambio di esperienze giurisprudenziali e di prassi applicative tra i presidenti delle sezioni specializzate.

L'articolo 3 individua la competenza per materia delle sezioni specializzate.

Si tratta di controversie in materia di:

a) mancato riconoscimento del diritto di soggiorno in favore di cittadini UE e loro familiari.

b) allontanamento di cittadini UE e loro familiari per motivi di sicurezza dello Stato e ordine e sicurezza pubblica (articolo 20 del decreto legislativo n. 30 del 2007);

c) riconoscimento della protezione internazionale e trattenimento del richiedente protezione internazionale;

d) riconoscimento della protezione umanitaria (articolo 32, comma 3, del decreto legislativo n. 25 del 2008);

e) diniego del nulla osta al ricongiungimento familiare e del permesso di soggiorno per motivi familiari;

e-bis) determinazione dello Stato competente all'esame della domanda di protezione internazionale (effettuata dalla cosiddetta Unità Dublin operante presso il Dipartimento per le libertà civili e l'immigrazione del Ministero dell'interno);

Le sezioni specializzate sono inoltre competenti in materia di accertamento dello stato di apolidia e dello stato di cittadinanza italiana, nonché per i procedimenti che presentano ragioni di connessione con quelli precedentemente indicati.

Quanto alla composizione – monocratica o collegiale – delle sezioni specializzate, il decreto-legge prevede:

che, in generale e in deroga al principio che prevede che nelle cause devolute alle sezioni specializzate il tribunale giudichi in composizione collegiale in materia di immigrazione, il tribunale giudica in composizione monocratica;

che per le sole controversie in materia di riconoscimento della protezione internazionale e di impugnazione dei provvedimenti emessi dall'Unità Dublino (determinazione dello Stato competente all'esame della domanda di protezione internazionale) le sezioni specializzate devono giudicare in composizione collegiale.

L'articolo 4 delinea la competenza per territorio delle sezioni specializzate.

L'articolo 5 attribuisce ai Presidenti delle sezioni specializzate le competenze riservate dalla legge al Presidente del tribunale.

L'articolo 6 introduce modalità più celeri in materia di notificazione degli atti al richiedente protezione internazionale e di verbalizzazione dei colloqui presso la Commissione nazionale e le Commissioni territoriali per il riconoscimento della protezione internazionale. È prevista la videoregistrazione del colloquio personale con il richiedente e la successiva trascrizione con l'ausilio di mezzi automatici di riconoscimento vocale. Il verbale di trascrizione, insieme alla videoregistrazione, sono resi disponibili all'autorità giudiziaria in caso di ricorso contro la decisione della Commissione territoriale.

Per le controversie relative al riconoscimento della protezione internazionale si prevede l'applicazione del rito camerale a contraddittorio scritto e a udienza eventuale. L'udienza per la comparizione delle parti non è obbligatoria ma è fissata esclusivamente nei casi indicati al comma 10 e, previa richiesta del ricorrente, quando il giudice ritenga la trattazione in udienza essenziale ai fini della decisione.

Viene disciplinato inoltre il procedimento per l'impugnazione dei provvedimenti adottati Unità Dublino.

Il decreto del tribunale non è reclamabile, ma esclusivamente ricorribile per

Cassazione. La mancata previsione di un secondo grado di merito è compatibile con la giurisprudenza della Corte di giustizia UE che ha rilevato che il diritto ad un ricorso effettivo ai sensi della legislazione europea non si riferisce ad un certo numero di gradi di giudizio ma al diritto di adire un giudice.

L'articolo 7, a seguito dell'istituzione delle nuove sezioni specializzate, modifica il decreto legislativo n. 150 del 2011 che, nella scorsa legislatura, ha ridotto e semplificato i procedimenti civili di cognizione prevedendo l'applicazione del rito sommario di cognizione a tutte le controversie in materia di immigrazione e di riconoscimento della protezione internazionale.

L'articolo 8 riguarda il trattenimento nei centri di permanenza per il rimpatrio (*ex* CIE) e l'impiego in attività sociali dei richiedenti asilo (modifiche al decreto legislativo n. 142 del 2015) e prevede:

l'iscrizione nell'anagrafe della popolazione residente del richiedente protezione internazionale presente nei centri di accoglienza (centri di prima accoglienza, di accoglienza temporanea, centri del sistema di protezione richiedenti asilo e rifugiati – SPRAR);

il trattenimento nei centri di permanenza per il rimpatrio per il richiedente protezione internazionale oggetto di un provvedimento di respingimento qualora la domanda sia stata presentata allo scopo di ritardare o impedire il respingimento (e non solo l'espulsione);

la partecipazione del richiedente protezione internazionale al procedimento di convalida del provvedimento di trattenimento nei centri di permanenza per il rimpatrio in collegamento audiovisivo;

prospettive di impiego di richiedenti protezione internazionale in attività di utilità sociale su base volontaria in favore delle collettività locali.

L'articolo 9, il quale riguarda il permesso di soggiorno di lungo periodo UE per titolari di protezione internazionale e ricongiungimento familiare e reca alcune

modifiche al testo unico sull'immigrazione (decreto legislativo n. 286 del 1998):

introduce modalità di annotazione dello *status* di protezione internazionale sul permesso di soggiorno di lungo periodo UE per i titolari di protezione internazionale rilasciata da uno Stato diverso da quello che ha rilasciato il permesso di soggiorno;

rende possibile l'allontanamento dello straniero con permesso di soggiorno UE per soggiornanti di lungo periodo e titolare di protezione internazionale in presenza di motivi di sicurezza dello Stato o di ordine e sicurezza pubblica;

prevede la trasmissione con modalità informatica della domanda di nulla osta al ricongiungimento familiare e la riduzione da 180 a 90 giorni del termine per il suo rilascio.

L'articolo 10 attribuisce la competenza in materia di convalida dei provvedimenti di allontanamento al tribunale sede della sezione specializzata.

L'articolo 11 attribuisce al CSM il compito di predisporre un piano straordinario di applicazioni extradistrettuali dei magistrati.

L'articolo 12 autorizza il Ministero dell'interno ad assumere fino a 250 unità di personale a tempo indeterminato per il biennio 2017-2018, da destinare agli uffici delle Commissioni territoriali per il riconoscimento della protezione internazionale e della Commissione nazionale per il diritto di asilo.

L'articolo 13 autorizza il Ministero della giustizia ad avviare procedure concorsuali per l'assunzione di un massimo di 60 unità nell'ambito dell'attuale dotazione organica del Dipartimento per la giustizia minorile e di comunità nel biennio 2017-2018 al fine di supportare gli interventi educativi e i programmi di inserimento lavorativo per i soggetti richiedenti asilo e protezione internazionale.

L'articolo 14 prevede l'incremento di 20 unità per le sedi in Africa del contingente di personale a contratto impiegato presso

le sedi diplomatiche e consolari. È previsto inoltre un incremento di spesa per l'invio nel continente africano di personale dell'Arma dei Carabinieri per i servizi di sicurezza delle rappresentanze diplomatiche e consolari.

L'articolo 15 individua nel direttore della Direzione Centrale della Polizia di prevenzione del Ministero dell'Interno l'autorità competente ad adottare la decisione di inserimento nel sistema Schengen della segnalazione di un cittadino di un Paese terzo ai fini del rifiuto di ingresso nei casi in cui esistono fondati motivi per ritenere che abbia commesso un reato grave o se esistono indizi concreti sull'intenzione di commettere un tale reato nel territorio di uno Stato membro.

Le controversie relative a tali decisioni sono di competenza inderogabile del TAR Lazio, sede di Roma.

L'articolo 16 prevede l'applicazione del rito abbreviato nei giudizi aventi ad oggetto le controversie relative ai provvedimenti di espulsione dello straniero adottati dal Ministro dell'interno per motivi di ordine pubblico e sicurezza dello Stato e per motivi di prevenzione del terrorismo.

L'articolo 17 dispone che gli stranieri soccorsi in operazioni di salvataggio in mare o rintracciati come irregolari in occasione dell'attraversamento della frontiera vengano condotti presso appositi « punti di crisi » (*hotspot* per esigenze di soccorso e prima accoglienza) e che qui siano sottoposti a rilevamento fotodattiloscopico e segnaletico e, al contempo, ricevano informazioni sulla procedura di protezione internazionale, sul programma di ricollocazione in altri Stati membri dell'Unione europea e sulla possibilità di ricorso al rimpatrio volontario assistito. L'obbligo di effettuare le operazioni di rilevamento fotodattiloscopico e segnaletico è esteso nei confronti dello straniero che sia rintracciato comunque in posizione di irregolarità nel territorio nazionale. Il reiterato rifiuto dello straniero di sottoporsi al rilevamento fotodattiloscopico e segnaletico costituisce rischio di fuga ai fini del trattenimento nei centri di permanenza per il rimpatrio.

L'articolo 18 stabilisce che il Dipartimento della pubblica sicurezza del Ministero dell'interno è tenuto ad assicurare la gestione e il monitoraggio dei procedimenti amministrativi in materia di ingresso e soggiorno irregolare, anche attraverso l'attivazione di un Sistema Informativo Automatizzato – SIA.

La competenza sulle indagini per i delitti di associazione per delinquere finalizzati a tutte le forme aggravate di traffico organizzato di migranti è attribuita alla procura distrettuale.

L'articolo 19 intende rafforzare l'effettività delle espulsioni e potenziare una rete di centri di permanenza per i rimpatri.

La denominazione centri di identificazione ed espulsione è sostituita con quella di centri di permanenza per i rimpatri, qualificati come strutture a capienza limitata, dislocate in tutto il territorio nazionale con una rete volta a raggiungere una capienza totale di 1.600 posti, nelle quali siano assicurate condizioni di trattenimento « nell'assoluto rispetto della dignità della persona ».

È consentita la proroga, previa convalida del giudice di pace, di ulteriori 15 giorni del periodo massimo di trattenimento nei centri, nei casi di particolare complessità delle procedure di identificazione e di organizzazione del rimpatrio, con riferimento allo straniero che sia già stato trattenuto presso le strutture carcerarie per 90 giorni e ulteriormente trattenuto nel centro per 30 giorni. Inoltre, nel caso in cui sia stata disposta l'espulsione a titolo di sanzione o alternativa alla detenzione ma non sia possibile disporre il rimpatrio per cause di forza maggiore, si prevede che l'autorità giudiziaria disponga comunque il ripristino dello stato di detenzione per il tempo strettamente necessario all'esecuzione del provvedimento di espulsione.

Le disposizioni del decreto-legge non si applicano ai minori stranieri non accompagnati (MNA).

L'articolo 20 introduce l'obbligo per il Governo, per gli anni 2018, 2019 e 2020, di presentare alle competenti Commissioni

parlamentari una relazione annuale sullo stato di attuazione delle disposizioni del decreto-legge.

L'articolo 21 contiene una norma di natura transitoria sull'applicazione delle disposizioni del decreto-legge ai procedimenti amministrativi o giudiziari in corso, fissando al 17 agosto 2017 l'entrata in vigore della riforma per quanto concerne il giudice competente e i nuovi procedimenti giudiziari in materia di protezione internazionale e immigrazione e stabilendo che fino a tale data continuano ad applicarsi le disposizioni previgenti.

Con riferimento alle materie di competenza della Commissione Finanze, segnala l'articolo 21-*bis*, introdotto nel corso dell'esame al Senato, il quale proroga al 15 dicembre 2017 la sospensione degli adempimenti e dei versamenti fiscali, contributivi e assicurativi obbligatori per i datori di lavoro privati e per i lavoratori autonomi operanti nel territorio dell'isola di Lampedusa. La norma, inoltre, demanda a un provvedimento del direttore dell'Agenzia delle entrate il compito di definire le modalità e i termini per effettuare gli adempimenti tributari diversi dai versamenti.

In particolare la norma in esame proroga di un anno, dal 15 dicembre 2016 al 15 dicembre 2017, il termine della sospensione degli adempimenti e dei versamenti dei tributi previsto dall'articolo 1-*bis* del decreto-legge n. 4 del 2015, da ultimo così modificato dall'articolo 1, comma 599 della legge di stabilità 2016 (legge n. 208 del 2015). In attuazione del secondo periodo del citato articolo 1-*bis*, il direttore dell'Agenzia delle entrate con provvedimento del 4 novembre 2016 aveva indicato le modalità e i termini con i quali gli adempimenti tributari sospesi, diversi dai versamenti, devono essere effettuati: tali adempimenti, incluse le dichiarazioni fiscali, devono essere eseguiti entro il 31 gennaio 2017.

Al riguardo ricorda che lo stato di emergenza nell'isola di Lampedusa è stato dichiarato con D.P.C.M. del 12 febbraio 2011. L'articolo 3, comma 2, della Ordinanza di protezione civile n. 3947 del

2011 aveva stabilito inizialmente fino al 16 dicembre 2011 la sospensione degli adempimenti e dei versamenti per i datori di lavoro privati ed i lavoratori autonomi, anche del settore agricolo, operanti nel territorio dell'isola di Lampedusa alla data della dichiarazione dello stato di emergenza. Il comma 3 aveva altresì sospeso, sempre fino al 16 dicembre 2011, i termini relativi agli adempimenti ed ai versamenti tributari nei confronti delle persone fisiche, anche in qualità di sostituti d'imposta, che alla data del 12 febbraio 2011 avevano il domicilio fiscale nel comune di Lampedusa. Il comma 4 aveva, infine, previsto l'applicabilità del comma 3 anche nei confronti dei soggetti diversi dalle persone fisiche, compresi i sostituti d'imposta, aventi il domicilio fiscale o la sede operativa nel comune di Lampedusa.

Il termine inizialmente fissato è stato di volta in volta differito mediante disposizioni adottate con decreti legge e leggi di stabilità.

L'articolo 23, comma 44, del decreto-legge n. 98 del 2011, in considerazione del permanere dello stato di crisi nell'isola di Lampedusa, ha differito fino al 30 giugno 2012 la sospensione del termine relativo agli adempimenti ed ai versamenti dei tributi, nonché dei contributi previdenziali ed assistenziali e dei premi per l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni e le malattie professionali.

L'articolo 23, comma 12-*octies*, del decreto-legge n. 95 del 2012 ha differito dal 30 giugno al 1° dicembre 2012 il predetto termine, mentre l'articolo 1, comma 612, della legge n. 147 del 2013 ha differito il termine in esame dal 1° dicembre 2012 al 31 dicembre 2013.

Ricorda che il comma 613 dell'articolo 1 della legge n. 147 del 2013 prevede inoltre che i versamenti dei tributi sospesi ai sensi del comma 612 devono essere eseguiti entro la prima scadenza utile successiva al 31 dicembre 2013, in unica soluzione, maggiorati degli interessi al tasso legale computati a decorrere dal 31 dicembre 2013 fino alla data di versamento.

Il comma 614 consente di presentare istanza di dilazione all'Agenzia delle entrate, secondo le regole generali, senza applicazione di sanzioni. In tal caso sono previsti gli interessi di dilazione nella misura vigente alla data di presentazione della domanda.

Il comma 615 stabilisce che sono inefficaci le comunicazioni di irregolarità già inviate alla data del 1° gennaio 2014 ai contribuenti relative ai tributi sospesi.

Il decreto-legge n. 192 del 2014 (articolo 10, comma 8) ha differito il termine in esame dal 31 dicembre 2013 fino al 31 dicembre 2014. Il decreto-legge n. 4 del 2015 (articolo 1-*bis*) ha ulteriormente differito il termine al 15 dicembre 2015.

Da ultimo, la legge di stabilità 2016 (articolo 1, comma 599 della legge n. 208 del 2015) ha differito il termine al 15 dicembre 2016.

L'articolo 22 provvede alla copertura finanziaria degli oneri determinati dal provvedimento.

La copertura è così disposta:

quanto a 184.734 euro a decorrere dall'anno 2017, mediante corrispondente utilizzo di quota parte dei proventi di cui all'articolo 9-*bis*, della legge n. 91 del 1992 (corrispondenti al pagamento di un contributo di importo pari a 200 euro dovuto per le istanze o dichiarazioni di elezione, acquisto, riacquisto, rinuncia o concessione della cittadinanza), già iscritti in bilancio ai sensi dell'articolo 6, comma 1, del decreto legislativo n. 90 del 2016 (entrate finalizzate per legge al finanziamento di specifici interventi o attività).

quanto a 6.409.538 euro per l'anno 2017, a 22.670.500 euro per l'anno 2018 e a 28.486.240 euro a decorrere dall'anno 2019, mediante corrispondente utilizzo di quota parte delle entrate di cui all'articolo 18, comma 1, lettera a), della legge n. 44 del 1999, affluite all'entrata del bilancio dello Stato, che restano acquisite all'Erario (si tratta dal contributo sui premi assicurativi, raccolti nel territorio dello Stato, nei rami incendio, responsabilità civile diversi, auto rischi diversi e furto, relativi ai contratti stipulati a decorrere dal 1°

gennaio 1990, destinato ad alimentare, unitamente ad altre poste e secondo il medesimo articolo 18, il Fondo di solidarietà per le vittime delle richieste estorsive istituito presso il Ministero dell'interno);

quanto a 4.306.774 euro per l'anno 2017, a 8.348.297 euro per l'anno 2018 e a 8.028.176 euro a decorrere dall'anno 2019, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del Fondo speciale di parte corrente, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dell'economia e delle finanze per 12.565 euro a decorrere dall'anno 2017, l'accantonamento relativo al Ministero della giustizia per 1.591.209 euro per l'anno 2017, per 2.921.612 euro per l'anno 2018, per 2.530.403 per l'anno 2019 e per 2.400.000 euro a decorrere dall'anno 2020, nonché l'accantonamento relativo al Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale per 2.703.000 euro per l'anno 2017, per 5.414.120 euro per l'anno 2018 e per 5.485.208 euro a decorrere dall'anno 2019;

quanto a 200.000 euro per l'anno 2017, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 3, comma 151, della legge n. 350 del 2003, il quale ha istituito nello Stato di previsione del Ministero dell'interno un fondo da ripartire per le esigenze correnti di funzionamento dei servizi dell'Amministrazione, con una dotazione, a decorrere dall'anno 2004, di 100 milioni di euro.

Il comma 2 esclude che le restanti disposizioni del provvedimento comportino nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e specifica che le amministrazioni interessate provvedono alle relative attività con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, mentre il comma 3 autorizza il Ministro dell'economia e delle finanze ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Maurizio BERNARDO, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia

il seguito dell'esame alla seduta già convocata per la giornata di domani.

Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica.

Nuovo testo C. 2305 e abb.-A.

(Parere alla IX Commissione).

(Esame, ai sensi dell'articolo 73, comma 1-bis, del regolamento, per gli aspetti attinenti alla materia tributaria, e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Emanuele LODOLINI (PD), *relatore*, rileva come la Commissione sia chiamata a esaminare, ai sensi dell'articolo 73, comma 1-bis, del Regolamento, per gli aspetti attinenti alla materia tributaria, ai fini del parere alla IX Commissione Trasporti, il nuovo testo delle proposte di legge C. 2305 Decaro, C. 73 Realacci, C. 111 Bratti, C. 2566 Cristian Iannuzzi, C. 2827 Scotto e C. 3166 Busto – A, recante disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica, come risultante dagli emendamenti approvati nel corso dell'esame in sede referente da parte della IX Commissione.

Al riguardo ricorda preliminarmente che la Commissione Finanze ha già espresso il proprio parere favorevole sul provvedimento nella seduta del 3 agosto 2016, nel corso della precedente fase di esame in sede referente da parte della Commissione Trasporti.

Successivamente il provvedimento, dopo essere stato approvato in sede referente dalla IX Commissione, è stato rinviato dall'Assemblea in Commissione nella seduta del 19 ottobre 2016, non essendo stata prodotta la relazione tecnica sugli oneri finanziari richiesta dalla Commissione Bilancio. A seguito di tale rinvio la IX Commissione ha approvato taluni emendamenti, i quali, peraltro, non riguardano gli ambiti di competenza propri

della Commissione Finanze, se non per taluni aspetti contenuti all'articolo 12, recante le disposizioni finanziarie.

Sintetizzando il contenuto del nuovo testo, l'articolo 1 detta le finalità dell'intervento legislativo, il quale intende promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelare il patrimonio naturale e ambientale, ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo, valorizzare il territorio e i beni culturali, accrescere e sviluppare l'attività turistica.

In tale contesto, ai sensi del comma 2, lo Stato, le regioni, gli enti locali e gli altri soggetti pubblici interessati, nell'ambito delle rispettive competenze e in conformità con la disciplina generale dei trasporti e del governo del territorio, perseguono tale obiettivo, in modo da rendere la mobilità ciclistica una componente essenziale delle politiche di mobilità e da pervenire a un sistema generale e integrato della mobilità, sostenibile dal punto di vista economico, sociale e ambientale, accessibile a tutti i cittadini.

Il comma 3 reca la clausola di compatibilità con gli statuti e con le relative norme di attuazione delle regioni a statuto speciale e delle province autonome di Trento e di Bolzano.

L'articolo 2 reca le definizioni di termini utilizzati dalla legge, con particolare riferimento alle ciclovie.

In tale contesto il comma 3 prevede che il Governo modifichi il regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992, in modo da individuare specifiche caratteristiche tecniche in termini di percorribilità, sicurezza e riconoscibilità delle ciclovie di interesse nazionale.

L'articolo 3, al comma 1 stabilisce che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e il Ministro dei beni e delle

attività culturali e del turismo, previo parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, è approvato il Piano generale della mobilità ciclistica, il quale costituisce parte integrante del Piano generale dei trasporti e della logistica.

Ai sensi dei commi 2 e 3 il Piano generale della mobilità ciclistica fa riferimento ad un periodo di tre anni e riguarda, da un lato, lo sviluppo della mobilità ciclistica in ambito urbano e metropolitano e, dall'altro, lo sviluppo della mobilità ciclistica su percorrenze definite a livello regionale, nazionale ed europeo. Il Piano, che è aggiornato annualmente, contiene, in particolare:

la definizione degli obiettivi annuali di sviluppo della mobilità ciclistica, da perseguire in relazione ai due settori di intervento, con l'indicazione degli interventi da realizzare a tal fine e delle relative priorità;

l'individuazione delle ciclovie di interesse nazionale che costituiscono la Rete ciclabile nazionale denominata « Bicitalia » e gli indirizzi per la definizione e l'attuazione dei progetti di competenza regionale finalizzati alla realizzazione della Rete stessa;

l'individuazione degli interventi prioritari per assicurare le connessioni della Rete ciclabile nazionale denominata « Bicitalia » con le altre modalità di trasporto;

il quadro delle risorse finanziarie, pubbliche e private, destinate alla promozione della mobilità ciclistica e l'individuazione delle modalità di finanziamento degli interventi indicati nei Piani della mobilità ciclistica di comuni e città metropolitane;

la ripartizione tra le regioni delle risorse finanziarie destinate a interventi a favore della mobilità ciclistica;

gli indirizzi per assicurare un efficace coordinamento dell'azione amministrativa delle regioni, delle città metropolitane,

delle province e dei comuni concernente la mobilità ciclistica e le relative infrastrutture;

l'individuazione degli atti amministrativi per conseguire gli obiettivi del Piano;

la definizione delle azioni necessarie a sostenere lo sviluppo della mobilità ciclistica in ambito urbano, con particolare riferimento alla sicurezza dei ciclisti e all'interscambio modale tra la mobilità ciclistica, il trasporto ferroviario e il trasporto pubblico locale.

L'articolo 4, al comma 1, dispone che la Rete ciclabile nazionale di cui all'articolo 3, comma 3, è denominata « Bicalta » e costituisce la rete infrastrutturale di livello nazionale integrata nel sistema della rete ciclabile transeuropea « EuroVelo ». Essa è individuata sulla base di quanto stabilito in attuazione della delibera CIPE n. 1/2001 del 2001, nonché in conformità con le modifiche e integrazioni definite nel Piano generale della mobilità ciclistica e nei relativi aggiornamenti. La norma dispone inoltre che le infrastrutture inserite nella Rete ciclabile nazionale denominata « Bicalta » costituiscono infrastrutture di interesse strategico nazionale.

Il comma 2 stabilisce che la citata Rete Bicalta è costituita dalle ciclovie di interesse nazionale, dedicate ai ciclisti e più in generale agli utenti non motorizzati e presenta le seguenti caratteristiche:

a) ha uno sviluppo complessivo non inferiore a 20.000 chilometri in base a una struttura a rete, articolata in una serie di itinerari da nord a sud, attraversati da itinerari da est ad ovest, che interessano tutto il territorio nazionale;

b) è integrata e interconnessa con le reti infrastrutturali a supporto delle altre modalità di trasporto, nonché con le altre reti ciclabili presenti nel territorio;

c) è collegata con le aree naturali protette e con le zone a elevata naturalità

e di rilevante interesse escursionistico, paesaggistico, storico, culturale e architettonico;

d) è integrata con altre reti di percorrenza turistica di interesse nazionale e locale;

e) prevede lo sviluppo di piste ciclabili e vie verdi ciclabili-*greenway*;

f) prevede l'utilizzo eventuale della viabilità minore esistente;

g) prevede il recupero a fini ciclabili, per destinazione ad uso pubblico, di strade arginali di fiumi, torrenti, laghi e canali, tratturi, viabilità dismessa o declassata; sedimi di strade ferrate dismesse, e comunque non recuperabili all'esercizio ferroviario; viabilità forestale e militare radiata; strade di servizio, altre opere infrastrutturali lineari, comprese opere di bonifica, acquedotti, reti energetiche, condotte fognarie, cablaggi, ponti dismessi e altri manufatti stradali;

h) prevede il collegamento ciclabile tra comuni limitrofi, l'attraversamento di ogni capoluogo regionale e la penetrazione nelle principali città di interesse turistico-culturale con coinvolgimento dei rispettivi centri storici;

i) prevede la continuità e l'interconnessione con le reti ciclabili urbane, anche attraverso la realizzazione di aree pedonali e zone a traffico limitato, nonché attraverso l'adozione di provvedimenti di moderazione del traffico;

l) prevede l'attribuzione agli itinerari promiscui che la compongono della qualifica di itinerario ciclopedonale prevista dal codice della strada;

m) prevede la disponibilità di un sistema di segnaletica di indicazione, direzione, informativa e identificativa specifica.

In base al comma 3, nel Piano generale della mobilità ciclistica sono stabilite le modalità di realizzazione e di gestione della Rete ciclabile nazionale denominata « Bicalta » e i relativi oneri riferibili agli

aspetti di rilevanza sovraregionale e di competenza statale.

I commi 4 e 5 stabiliscono che le regioni provvedono, sentiti gli enti locali interessati, a predisporre i progetti necessari alla realizzazione della Rete ciclabile nazionale denominata « Bicalia » entro dodici mesi dall'approvazione del Piano generale della mobilità ciclistica.

In materia di pubblicità degli atti, il comma 6 dispone che le regioni, acquisiti i pareri degli enti locali competenti ne danno evidenza pubblicando il progetto, i pareri e tutta la documentazione prodotta, sui siti *web* istituzionali dell'ente e mediante un'apposita piattaforma telematica, in un formato di tipo aperto, prevista dal comma 9.

Il comma 7 prevede che i progetti per la realizzazione della Rete ciclabile nazionale denominata « Bicalia » si intendono approvati se il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro due mesi della data del loro ricevimento, non esprime la propria contrarietà, ovvero non richiede motivatamente alle Regioni di apportarvi specifiche modifiche.

In base al comma 8, l'approvazione dei progetti costituisce, ai sensi del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia, di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 380 del 2001, variante a tutti gli strumenti urbanistici vigenti.

L'articolo 5 prevede, al comma 1, l'istituzione presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti della Direzione generale per la mobilità ciclistica, cui spettano le funzioni di:

a) predisporre lo schema del Piano generale della mobilità ciclistica e dei relativi aggiornamenti;

b) seguire l'attuazione degli interventi previsti nel Piano generale della mobilità ciclistica e nei relativi aggiornamenti e la realizzazione della Rete ciclabile nazionale denominata « Bicalia », per i profili di competenza statale;

c) verificare il rispetto degli obiettivi annuali di sviluppo della mobilità ciclistica;

d) rilevare e aggiornare, in collaborazione con le regioni, le reti urbane ed extraurbane di itinerari ciclopedonali e di piste ciclabili esistenti;

e) predisporre, in collaborazione con l'ISTAT, un sistema informativo sugli incidenti che coinvolgono i ciclisti, allo scopo di individuare gli interventi necessari ad accrescere la sicurezza della mobilità ciclistica;

f) predisporre e mantenere aggiornata, con il supporto delle regioni, una specifica sezione del Sistema informativo territoriale, dedicata alla Rete ciclabile nazionale denominata « Bicalia »;

g) individuare e definire gli interventi utili per lo sviluppo della mobilità in bicicletta, con particolare riguardo ai servizi a supporto di tale modalità di trasporto;

h) promuovere lo svolgimento di iniziative di rilevanza nazionale per la promozione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto urbano ed extraurbano e per l'integrazione della bicicletta con i servizi di trasporto pubblico e collettivo;

i) promuovere l'educazione dei giovani all'uso della bicicletta, alla mobilità ciclistica e all'intermodalità della bicicletta con i servizi di trasporto pubblico e collettivo;

l) svolgere l'attività istruttoria relativa all'elaborazione di interventi di carattere normativo e amministrativo per quanto attiene ai profili concernenti la mobilità ciclistica.

Il comma 2 specifica che l'istituzione della nuova Direzione generale non deve determinare nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato, in quanto si procederà avvalendosi delle risorse umane, finanziarie e strumentali vigenti.

L'articolo 6, al comma 1, stabilisce che le regioni predispongano e approvino con cadenza triennale, in coerenza con il Piano regionale dei trasporti e della logistica, il Piano regionale della mobilità ciclistica, il quale individua gli interventi da adottare

per promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative nel territorio regionale e per conseguire le altre finalità del provvedimento.

Ai sensi del comma 2, a questo fine le regioni possono istituire un apposito ufficio per la mobilità ciclistica. A tale riguardo il comma 8 precisa che l'istituzione, nell'ambito delle regioni, dell'ufficio per la mobilità ciclistica, non deve comportare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in quanto vi si provvederà a valere sulle risorse umane, finanziarie e strumentali vigenti.

Il comma 3 prevede che il predetto Piano regionale disciplina l'intero sistema ciclabile regionale ed è redatto sulla base dei Piani urbani della mobilità sostenibile e dei relativi programmi e progetti presentati dai comuni e dalle città metropolitane, assumendo e valorizzando, quali dorsali delle reti, gli itinerari della Rete ciclabile nazionale denominata « Bicitalia ». Il Piano regionale della mobilità ciclistica provvede a definire:

a) la Rete ciclabile regionale, che è individuata in coerenza con la Rete ciclabile nazionale denominata « Bicitalia » ed è caratterizzata dall'integrazione e interconnessione con le reti infrastrutturali regionali a supporto delle altre modalità di trasporto;

b) la puntuale individuazione delle ciclovie che ricadono nel territorio regionale;

c) nell'ambito della Rete ciclabile regionale, gli itinerari nelle zone rurali finalizzati alla conoscenza e alla fruizione di sentieri di campagna, delle aree circostanti, dei laghi e dei corsi d'acqua, nonché dei parchi, delle riserve naturali e delle altre zone di interesse naturalistico comprese nel territorio regionale;

d) il sistema di interscambio tra la bicicletta e gli altri mezzi di trasporto, pubblici e privati, lungo le infrastrutture di livello provinciale, regionale e nazionale;

e) il sistema delle aree di sosta, attrezzate e non attrezzate, e i servizi per i ciclisti;

f) gli indirizzi relativi alla predisposizione delle reti ciclabili, delle aree di sosta delle biciclette, dei provvedimenti relativi alla sicurezza di pedoni e ciclisti, nonché gli interventi necessari a favorire l'uso della bicicletta nelle aree urbane;

g) la procedura di recepimento dei predetti indirizzi negli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, nei regolamenti edilizi e negli interventi di costruzione o ristrutturazione degli edifici pubblici, con particolare riferimento a quelli scolastici;

h) la realizzazione di azioni di comunicazione, educazione e formazione per la promozione degli spostamenti in bicicletta e del trasporto integrato tra biciclette e mezzi di trasporto pubblico.

In base al comma 6, nel predetto Piano regionale della mobilità ciclistica sono inoltre definite le modalità di realizzazione e di gestione della rete regionale di percorribilità ciclistica e i relativi costi; ai sensi del comma 7, il Piano è approvato con deliberazione della regione ed è inviato, entro dieci giorni dall'approvazione, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In sede di prima attuazione il termine di approvazione del Piano regionale della mobilità ciclistica è stabilito in dodici mesi a decorrere dalla data di approvazione del Piano generale della mobilità ciclistica.

Il comma 4 prevede che, per consentire l'effettiva fruizione dei servizi di trasporto intermodali, le regioni e gli enti locali promuovono accordi con i gestori del trasporto pubblico regionale e locale, anche attraverso l'inserimento di specifiche clausole all'interno dei contratti di servizio e di programma, per rimuovere ostacoli e barriere infrastrutturali e organizzativi, favorire l'accessibilità in bicicletta di parcheggi, stazioni ferroviarie, scali fluviali e lacustri, porti e aeroporti e fornire adeguata segnalazione degli appositi percorsi

e delle modalità di accesso ai mezzi di trasporto pubblico, anche riguardo alla possibilità di trasportare la bicicletta sugli altri mezzi di trasporto.

Il comma 5 stabilisce che del Piano regionale della mobilità ciclistica fa parte integrante il Piano regionale di riparto dei finanziamenti per la mobilità ciclistica e per la realizzazione di reti di percorsi ciclabili integrati.

L'articolo 7 stabilisce, al comma 1, che i comuni e le città metropolitane predispongono e definiscono i Piani comunali della mobilità ciclistica o Biciplan, quali piani di settore dei Piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS), finalizzati a definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessarie a promuovere e intensificare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative e a migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni.

Ai sensi dei commi 2 e 3 tali Piani, i quali costituiscono atti di indirizzo per la programmazione pluriennale delle opere di competenza dei rispettivi enti e devono risultare coerenti con gli atti di pianificazione territoriale e urbanistica, definiscono in particolare:

la rete degli itinerari ciclabili prioritari o ciclovie del territorio comunale, in modo da garantire l'attraversamento e il collegamento tra le parti della città lungo le principali direttrici di traffico, con infrastrutture capaci, dirette e sicure, nonché le modalità e i tempi per realizzare tali infrastrutture;

la rete secondaria dei percorsi ciclabili;

la rete delle vie verdi ciclabili, destinata a connettere le aree verdi e i parchi della città, le aree rurali e le aste fluviali del territorio comunale;

gli interventi necessari ad assicurare la realizzazione di tali reti in coerenza con le previsioni dei piani di settore sovraordinati;

il raccordo tra le reti e gli interventi e le zone a priorità ciclabile, le isole

ambientali, le strade con limite di velocità non superiore a 30 chilometri orari, le aree pedonali, le zone residenziali e le zone a traffico limitato;

gli interventi puntuali finalizzati a risolvere i principali nodi di interferenza con il traffico autoveicolare, i punti della rete stradale più pericolosi per pedoni e ciclisti e i punti di attraversamento di infrastrutture ferroviarie o autostradali;

gli obiettivi annuali da conseguire nel territorio del comune o della città metropolitana in termini di uso della bicicletta come mezzo di trasporto, di sicurezza della mobilità ciclistica e di ripartizione modale;

le azioni per incentivare l'uso della bicicletta negli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro;

gli interventi necessari a favorire l'integrazione della mobilità ciclistica con i servizi di trasporto pubblico urbano, regionale e nazionale;

le azioni finalizzate a migliorare la sicurezza dei ciclisti e contrastare il furto delle biciclette;

le azioni utili a estendere gli spazi dedicati alla sosta delle biciclette e a diffondere l'utilizzo di servizi di condivisione delle biciclette (*bike-sharing*);

le tipologie di servizi di trasporto merci o persone che possono essere effettuati con velocipedi e biciclette;

le attività di promozione ed educazione alla mobilità sostenibile;

il programma finanziario pluriennale di attuazione degli interventi definiti dal Piano stesso.

In tale ambito il comma 4 specifica che l'istituzione, nell'ambito dei comuni e delle città metropolitane, dell'ufficio per la mobilità ciclistica non deve determinare nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato, in quanto si procederà avvalendosi delle risorse umane, finanziarie e strumentali vigenti.

L'articolo 8 reca disposizioni particolari per le città metropolitane e le province, prevedendo, al comma 1, che i predetti enti, attraverso i rispettivi uffici per la mobilità ciclistica, si attivano per garantire un'idonea attuazione delle finalità del provvedimento anche mediante:

a) la stesura e l'aggiornamento del Sistema informativo territoriale (SIT) della rete ciclabile provinciale, classificando le ciclovie per tipologia e qualità;

b) la progettazione e la manutenzione di opere e segnaletica della rete d'iniziativa provinciale;

c) l'assistenza agli enti locali nella redazione degli strumenti della pianificazione ciclabile di settore all'interno del Piano urbanistico generale (PUG), del Piano urbanistico territoriale (PUT) e del Piano urbanistico della mobilità sostenibile (PUMS);

d) l'assistenza agli enti locali e agli enti gestori di aree protette nella gestione della rete ciclabile;

e) la promozione dell'uso della bicicletta presso i cittadini, anche favorendo lo sviluppo di appositi servizi.

Il comma 2 prevede che le città metropolitane e le province definiscano gli interventi di pianificazione finalizzati a promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, in coerenza con il Piano regionale della mobilità Piani comunali della mobilità ciclistica e che tali strumenti di pianificazione siano pubblicati sul sito *internet* istituzionale dell'ente.

In base ai commi 3 e 4, gli strumenti di pianificazione individuano la rete ciclabile e ciclopedonale nel territorio di competenza e costituiscono atti di indirizzo per la programmazione pluriennale delle opere di competenza dei rispettivi enti. Gli enti interessati dovranno quindi assicurare la coerenza degli atti di pianificazione territoriale e urbanistica con gli strumenti di pianificazione.

L'articolo 9 reca disposizioni particolari per i comuni, prevedendo, al comma

1, che tali enti dovranno prevedere, in prossimità di stazioni ferroviarie, autostazioni, stazioni metropolitane, stazioni di mezzi di trasporto marittimi, fluviali e lacustri, la realizzazione di velostazioni, ovvero di adeguati centri per il deposito custodito di biciclette, l'assistenza tecnica e l'eventuale annesso servizio di noleggio. A tal fine i comuni possono stipulare, ai sensi del comma 2, convenzioni con le aziende che gestiscono le aree interessate.

Secondo il comma 3 la gestione delle velostazioni può essere affidata alle predette aziende, ovvero alle aziende di gestione del trasporto pubblico, a cooperative sociali e di servizi o ad associazioni, secondo procedure di affidamento a evidenza pubblica.

Ai sensi dei commi 4 e 5 i comuni prevedono nei regolamenti edilizi misure finalizzate alla realizzazione di spazi comuni e attrezzati per il deposito di biciclette negli edifici adibiti a residenza e attività terziarie o produttive e nelle strutture pubbliche. In sede di attuazione degli strumenti urbanistici i comuni stabiliscono i parametri di dotazione di stalli per le biciclette destinati ad uso pubblico e ad uso pertinenziale.

Il comma 6 stabilisce altresì che negli edifici di edilizia residenziale pubblica è consentito il deposito di biciclette nei cortili o in apposite aree attrezzate.

Il comma 7 prevede che i comuni destinino una quota, non inferiore al 20 per cento, della percentuale dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie per violazioni del codice della strada destinata, ai sensi dell'articolo 208, comma 4, lettera c), del codice della strada, all'attuazione delle misure a favore della mobilità ciclistica previste dall'intervento legislativo.

A tale ultimo riguardo ricorda che il comma 4 del citato articolo 208 del codice della strada prevede che il 50 per cento delle sanzioni relative a violazioni delle norme del codice della strada spettanti al regioni, alle province e ai comuni (in quanto accertate da funzionari, ufficiali o agenti di tali enti), sia destinata dai medesimi enti a talune finalità; tra tali fina-

lità la lettera *c*) del predetto comma 4 indica le finalità connesse al miglioramento della sicurezza stradale, relative alla manutenzione delle strade di proprietà dell'ente, all'installazione, all'ammmodernamento, al potenziamento, alla messa a norma e alla manutenzione delle barriere e alla sistemazione del manto stradale delle medesime strade, alla redazione di Piani urbani del traffico e piani del traffico per la viabilità extraurbana, a interventi per la sicurezza stradale a tutela degli utenti deboli, quali bambini, anziani, disabili, pedoni e ciclisti, allo svolgimento, da parte degli organi di polizia locale, nelle scuole di ogni ordine e grado, di corsi didattici finalizzati all'educazione stradale, a misure di assistenza e di previdenza per il personale della polizia provinciale e municipale addetto a servizi di polizia stradale, nonché a interventi a favore della mobilità ciclistica.

L'articolo 10, al comma 1, interviene in materia di ciclovie di complemento, inserendo, nell'articolo 13 del codice della strada (il quale reca le norme per la costruzione e la gestione delle strade), un nuovo comma *4-ter*, in base al quale le piste ciclabili di cui al comma *4-bis* del medesimo articolo 13 del codice devono essere connesse alle ciclovie della Rete ciclabile nazionale denominata « Bicitalia », qualora siano da essa intersecate o in prossimità; in alternativa devono sempre essere connesse o ad una rete ciclabile locale o alla viabilità intersecata.

In tale quadro, il comma 2 stabilisce che non possono essere assegnati finanziamenti per la realizzazione di nuove strade nel caso in cui il progetto dell'opera non risulti conforme a quanto previsto dai commi *4-bis* e *4-ter* del predetto articolo 13 del codice della strada.

Al riguardo ricorda che il comma *4-bis* dell'articolo 13 stabilisce che le strade di nuova costruzione classificate come strade extraurbane secondarie, strade urbane di scorrimento, strade urbane di quartiere e strade locali, devono avere, per l'intero sviluppo, una pista ciclabile adiacente,

purché realizzata in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza.

L'articolo 11 integra l'articolo 1 del codice della strada, inserendo tra i principi a cui si ispirano le norme del codice stesso e i relativi provvedimenti attuativi, il principio della mobilità sostenibile e, tra gli obiettivi delle predette norme, anche quello della promozione dell'uso dei velocipedi.

L'articolo 12, sostituito nel corso dell'ulteriore esame in sede referente, reca le disposizioni finanziarie per l'attuazione degli interventi previsti dalla legge.

Al comma 1, si prevede che, a decorrere dall'esercizio finanziario successivo all'entrata in vigore del provvedimento, alla copertura degli oneri derivanti dalla sua applicazione, salvo quanto previsto dal comma *1-bis* e dall'articolo 9, comma 7 (relativo alla quota, non inferiore al 20 per cento, della percentuale dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie per violazioni del codice della strada che i comuni destineranno, ai sensi dell'articolo 208, comma 4, lettera *c*), del codice della strada, all'attuazione delle misure a favore della mobilità ciclistica), sono destinate le risorse del Fondo di cui all'articolo 1, comma 140, della legge n. 232 del 2016 (legge di Bilancio 2017), per una quota parte individuata con il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, adottato ai sensi del secondo periodo del citato comma 140, stanziata nell'ambito dei settori di spesa di cui alla lettera *a*) del medesimo comma 140.

Ricorda che il predetto articolo 1, comma 140, della legge di Bilancio per il 2017 ha istituito, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, un fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese, anche al fine di pervenire alla soluzione delle questioni oggetto di procedure di infrazione da parte dell'Unione europea, nei settori di spesa concernenti: *a*) trasporti, viabilità, mobilità sostenibile, sicurezza stradale, riqualificazione e accessibilità delle stazioni ferroviarie; *b*) infrastrutture, anche relative alla rete idrica

e alle opere di collettamento, fognatura e depurazione; c) ricerca; d) difesa del suolo, dissesto idrogeologico, risanamento ambientale e bonifiche; e) edilizia pubblica, compresa quella scolastica; f) attività industriali ad alta tecnologia e sostegno alle esportazioni; g) informatizzazione dell'amministrazione giudiziaria; h) prevenzione del rischio sismico; i) investimenti per la riqualificazione urbana e per la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia; l) eliminazione delle barriere architettoniche.

L'utilizzo del fondo è disposto con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con i Ministri interessati, in relazione ai programmi presentati dalle amministrazioni centrali dello Stato.

Per gli aspetti che in qualche modo riguardano i profili di interesse della Commissione Finanze, segnala la previsione, contenuta nel medesimo comma 140 dell'articolo 1, secondo cui, con i medesimi decreti sono individuati gli interventi da finanziare e i relativi importi, indicando, ove necessario, le modalità di utilizzo dei contributi, sulla base di criteri di economicità e di contenimento della spesa, anche attraverso operazioni finanziarie con oneri di ammortamento a carico del bilancio dello Stato, con la Banca europea per gli investimenti, con la Banca di sviluppo del Consiglio d'Europa, con la Cassa depositi e prestiti Spa e con i soggetti autorizzati all'esercizio dell'attività bancaria ai sensi del testo unico delle leggi in materia bancaria e creditizia, compatibilmente con gli obiettivi programmati di finanza pubblica.

In base al comma 1-bis, agli oneri relativi alla realizzazione della rete ciclabile nazionale denominata « Bicalia » si provvede anche a valere sull'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 640, della legge n. 302 (*rectius* n. 208) del 2015, come integrata dall'articolo 1, comma 144, della legge n. 232 del 2016, la quale autorizza, per lo sviluppo del sistema nazionale di ciclovie turistiche, la spesa di 50 milioni di euro per l'anno

2017, di 67 milioni di euro per l'anno 2018 e di 40 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2019 al 2024.

Il comma 2 stabilisce che possono essere destinate all'attuazione della legge anche risorse relative al finanziamento e al cofinanziamento dei programmi operativi finanziati dai fondi strutturali dell'Unione europea, nonché le risorse individuate dalle regioni e dagli enti locali a valere sui propri bilanci, mentre il comma 3 prevede che, all'attuazione dei programmi e degli interventi previsti dal provvedimento, possono concorrere anche i proventi di sponsorizzazioni da parte di soggetti privati, nonché i lasciti, le donazioni e altri atti di liberalità finalizzati al finanziamento della mobilità ciclistica.

Gli articoli 13 e 14, contenenti, rispettivamente disposizioni relative alla ricostituzione del Fondo per la mobilità sostenibile e a interventi di sponsorizzazione e donazioni, sono stati soppressi.

L'articolo 15 stabilisce, al comma 1, che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti presenti al Parlamento una relazione annuale sullo stato di attuazione della legge e della legge n. 366 del 1998 (recante norme per il finanziamento della mobilità ciclistica), indicando in particolare: l'entità delle risorse finanziarie stanziare e spese; il numero e la qualità degli interventi finanziati e realizzati; lo stato di attuazione della Rete ciclabile nazionale denominata « Bicalia » e il cronoprogramma degli interventi previsti dalla programmazione nazionale; i risultati in termini di incremento della mobilità ciclistica nei centri urbani, nonché di rafforzamento della sicurezza della mobilità ciclistica; lo stato di attuazione dell'integrazione modale tra la bicicletta e gli altri mezzi di trasporto locale e regionale; la partecipazione a progetti e a programmi comunitari; un'analisi comparata con le iniziative assunte negli altri Paesi membri dell'Unione europea.

Inoltre il comma 1-bis, inserito nel corso dell'ulteriore esame in sede referente preso la IX Commissione, prevede che le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano presentino annualmente

al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti una relazione sugli interventi previsti dalla legge, sulla loro efficacia, l'impatto sui cittadini e la società, nonché sugli obiettivi conseguiti e le misure da adottare per migliorare l'efficacia dei Piani regionali della mobilità ciclistica.

Maurizio BERNARDO, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame alla seduta già convocata per la giornata di domani.

La seduta termina alle 14.35.