

## VI COMMISSIONE PERMANENTE

### (Finanze)

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

#### SEDE CONSULTIVA:

Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica. Nuovo testo C. 2305 e abb. (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> ) .....	132
ALLEGATO ( <i>Proposta di parere del Relatore</i> ) .....	143

#### RISOLUZIONI:

7-01058 Petrini: Introduzione dell'obbligo di trasmissione telematica all'Agenzia delle entrate delle operazioni IVA e semplificazione dei controlli per i contribuenti che assicurino la tracciabilità dei pagamenti ( <i>Discussione e rinvio</i> ) .....	140
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	142

#### SEDE CONSULTIVA

Martedì 2 agosto 2016. — Presidenza del presidente Maurizio BERNARDO. — Interviene il viceministro dell'economia e delle finanze Luigi Casero.

#### La seduta comincia alle 14.35.

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

**Nuovo testo C. 2305 e abb.**

(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.

Maurizio BERNARDO, *presidente*, in sostituzione del relatore, Lodolini, impos-

sibilitato a partecipare alla seduta odierna, 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 della proposta di legge C. 2305 Decaro, 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, cui sono abbinata le proposte di legge C. 73 Realacci, C. 111 Bratti, C. 2566 Cristian Iannuzzi, C. 2827 Scotto e C. 3166 Busto.

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, tute-

lare 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, implementare 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 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 2-bis 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.

Illustra quindi l'articolo 2, il quale 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, si approvi 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 mo-

bilità 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 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 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;

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 « Bicalia » 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 e con riferimento agli itinerari indicati nell'allegato 1 del provvedimento, 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 Bicalia costituiscono infrastrutture di interesse strategico nazionale.

Il comma 2 stabilisce che Bicalia 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 ad 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 ad elevata naturalità e di rilevante interesse escursionistico, paesaggistico, storico, culturale e architettonico;

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

e) prevede lo sviluppo di piste ciclabili e *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 co-

munque non recuperabili all'esercizio ferroviario; viabilità forestale e militare; 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;

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

k) 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 Bicalia e i relativi oneri riferibili agli aspetti di rilevanza sovraregionale e di competenza statale, cui si provvede a valere sulle risorse di cui agli articoli 11 e 12.

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 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 me-

dianete 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 Bicitalia 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.

Passa quindi a illustrare l'articolo 5, il quale prevede 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 Bicitalia, 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

specifico sezione del Sistema informativo territoriale, dedicata alla Rete ciclabile nazionale Bicitalia;

*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;

*j)* svolgere l'attività istruttoria relativa alla 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.

In tale ambito l'articolo 6, al comma 1, stabilisce che le regioni predispongano e approvino annualmente, 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 in esame.

Ai sensi del comma 2, a questo fine le regioni possono istituire un apposito ufficio per la mobilità ciclistica. A tale riguardo il comma 7-bis precisa che l'istituzione, nell'ambito delle regioni, dell'ufficio per la mobilità ciclistica, non deve comportare nuovi o maggiori oneri a ca-

rico 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 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 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, cui si fa fronte a valere sulle risorse di cui agli articoli 11 e 12; ai sensi del comma 7, il Piano è approvato con deliberazione della Giunta regionale 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 predi-

spongono 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 con gli strumenti di pianificazione, 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 delle ciclovie verdi (*greenway* ciclabile o via verde ciclabile), in modo da 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;

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 3-*bis* 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 province e le città metropolitane, prevedendo, al comma 1, che i predetti enti, attraverso i rispettivi Uffici Mobilità ciclistica, si attivino 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 pianifica-

zione 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 ciclistica;

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

Il comma *1-bis* prevede che 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 *1-ter* e *1-quater*, gli strumenti di pianificazione individuano la rete ciclabile e ciclopedonale nel territorio della provincia 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, al miglioramento della sicurezza stradale, 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 finalità 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 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 10-bis 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 11 reca le risorse finanziarie l'attuazione degli interventi previsti dalla legge, prevedendo che, a decorrere dall'esercizio finanziario 2016, sia destinato a tal fine il 2 per cento degli stanziamenti del Fondo da ripartire per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, isti-

tuito dall'articolo 202, comma 1, lettera b), del decreto legislativo n. 50 del 2016.

Il comma 2 specifica che possono essere destinate all'attuazione della legge anche risorse relative al finanziamento e cofinanziamento dei Programmi operativi finanziati dai Fondi strutturali dell'Unione europea, qualora prevedano misure rientranti nell'ambito di applicazione della legge stessa, nonché le risorse individuate dalle regioni e dagli enti locali a valere sui propri bilanci.

Sempre per quanto riguarda i profili finanziari, l'articolo 11-bis prevede inoltre che siano resi disponibili nello Stato di previsione del Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare 150 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018, destinati alla ricostituzione e il rifinanziamento del Fondo per la mobilità sostenibile istituito dall'articolo 1, comma 1121, della legge n. 296 del 2006.

A tali oneri si fa fronte utilizzando le risorse del Fondo speciale in conto capitale dello Stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare.

L'articolo 12 prevede che anche i proventi di sponsorizzazioni private, nonché i lasciti e le donazioni liberali finalizzati al finanziamento della mobilità ciclistica possano concorrere all'attuazione dei programmi e degli interventi previsti dal provvedimento.

L'articolo 13 stabilisce 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), da pubblicare sul proprio sito *web*, indicando in particolare: l'entità delle risorse finanziarie stanziata e spese; il numero e la qualità degli interventi finanziati e realizzati; lo stato di attuazione della Rete ciclabile nazionale Bicitalia 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.

Informa quindi che il relatore ha già formulato una proposta di parere favorevole (*vedi allegato*).

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame alla seduta già convocata per la giornata di domani, nel corso della quale si procederà alla votazione della proposta di parere formulata dal relatore.

**La seduta termina alle 14.45.**

#### RISOLUZIONI

*Martedì 2 agosto 2016. — Presidenza del presidente Maurizio BERNARDO. — Interviene il viceministro dell'economia e delle finanze Luigi Casero.*

**La seduta comincia alle 14.45.**

**7-01058 Petrini: Introduzione dell'obbligo di trasmissione telematica all'Agenzia delle entrate delle operazioni IVA e semplificazione dei controlli per i contribuenti che assicurino la tracciabilità dei pagamenti.**

*(Discussione e rinvio).*

La Commissione inizia la discussione della risoluzione.

Paolo PETRINI (PD) illustra la propria risoluzione, la quale affronta il tema dell'introduzione dell'obbligo di trasmissione telematica all'Agenzia delle entrate delle operazioni IVA e della semplificazione dei controlli per i contribuenti che assicurino la tracciabilità dei pagamenti.

A tale proposito rileva innanzitutto come, in attuazione della legge n. 23 del 2014, recante delega per la riforma del

fisco, sia stato emanato, tra gli altri, il decreto legislativo n. 127 del 2015, il quale prevede norme in materia di incentivazione all'utilizzo della fatturazione elettronica e di trasmissione telematica delle operazioni IVA.

In particolare, nel citato decreto legislativo, si prevede, a decorrere dal 1° gennaio 2016, l'introduzione della possibilità, per i contribuenti che opteranno per la fatturazione elettronica, di utilizzare gratuitamente, dal 1° luglio 2016, il servizio dell'Agenzia delle entrate per la generazione, trasmissione e conservazione delle fatture elettroniche. A decorrere dal 1° gennaio 2017 i soggetti che effettuano cessioni di beni e prestazioni di servizi (essenzialmente nel settore del commercio) hanno la facoltà di trasmettere telematicamente all'Agenzia delle entrate i dati dei corrispettivi, in sostituzione degli obblighi di registrazione. L'opzione ha effetto per cinque anni e si estende, ove non revocata, di quinquennio in quinquennio. In sostanza, si tratta del superamento dell'emissione dello scontrino ai fini fiscali.

A favore dei soggetti che effettuano l'opzione per la trasmissione telematica delle fatture e, sussistendone i presupposti, per coloro che effettuano sia la predetta opzione sia quella relativa alla trasmissione telematica dei dati dei corrispettivi, vengono meno determinati obblighi di comunicazione (*spesometro*, *black list*); i rimborsi IVA sono eseguiti in via prioritaria; i termini di accertamento in materia di IVA e di imposte dirette sono ridotti di un anno per quei contribuenti che garantiscano la tracciabilità dei pagamenti ricevuti ed effettuati.

Rammenta peraltro come, a differenza dell'obbligo di fatturazione in forma elettronica nei confronti delle amministrazioni dello Stato, introdotto dalla legge finanziaria per il 2008, il nuovo meccanismo di trasmissione in via telematica dei dati all'amministrazione finanziaria previsto dal citato decreto legislativo n. 127 del 2015, abbia natura opzionale e non possa pertanto sviluppare pienamente tutti i suoi effetti positivi rispetto alle criticità che in

questo momento affliggono la riscossione di un tributo fondamentale quale, appunto, l'IVA.

In tale contesto segnala come sia il Fondo monetario internazionale (FMI) sia l'OCSE, nei loro rapporti, recentemente pubblicati, sullo stato dell'amministrazione fiscale italiana, abbiano evidenziato l'esigenza di adottare iniziative per migliorare il livello di adempimento degli obblighi tributari, in particolare per quanto riguarda il *tax gap* nel settore dell'IVA, che costituisce uno dei problemi più gravi del sistema tributario italiano, il quale, nonostante l'alto livello complessivo di gettito, registra una *performance* piuttosto bassa proprio delle entrate tributarie relative all'IVA.

Al fine di risolvere questa problematica il rapporto del Fondo monetario internazionale raccomanda in particolare la revisione delle modalità di presentazione delle dichiarazioni e dei versamenti IVA, per promuovere una più tempestiva riscossione di tale imposta.

Anche l'OCSE sottolinea l'esigenza di rivedere le modalità di riscossione dell'IVA, affermando come l'attuale meccanismo di dichiarazione IVA, che ha cadenza annuale, diversi mesi dopo la fine del periodo d'imposta, determini consistenti tempi di attesa che favoriscono le frodi IVA, in quanto i pagamenti IVA sono effettuati mensilmente o trimestralmente, ad una distanza di tempo eccessiva rispetto alla presentazione della predetta dichiarazione IVA. In particolare l'OCSE raccomanda di riformulare gli obblighi di presentazione delle dichiarazioni IVA, incentivando l'uso della fatturazione elettronica.

Richiama altresì le dichiarazioni della direttrice dell'Agenzia delle entrate nel corso dell'audizione presso la Commissione di vigilanza sull'anagrafe tributaria tenutasi il 20 luglio 2016, la quale, citando i citati rapporti dell'OCSE e dell'FMI, ha affermato che la tempestività sarebbe un elemento fondamentale per combattere le frodi sull'IVA e che lo strumento della fatturazione elettronica potrebbe risultare

molto utile per garantire il contrasto all'evasione e prevenire nuove frodi in materia.

Considera pertanto opportuno prevedere un ulteriore intervento normativo, nell'ambito dei decreti correttivi della delega fiscale, volto a estendere all'utilizzo della fatturazione elettronica tra i soggetti che effettuano cessioni di beni e prestazioni di servizi, come strumento di semplificazione degli adempimenti per i contribuenti e di snellimento nei rapporti con il fisco, nonché come mezzo di contrasto all'evasione fiscale, attraverso la semplificazione dei controlli da parte dell'amministrazione e il miglioramento della tracciabilità di tutte le operazioni.

In tale quadro la risoluzione impegna il Governo, in una prospettiva di medio periodo, ad assumere iniziative per introdurre l'obbligo della trasmissione in forma telematica all'Agenzia delle entrate dei dati di fatturazione, in coincidenza con i termini della liquidazione periodica IVA, in luogo degli attuali adempimenti, valutando gli effetti di tale disposizione in un periodo individuato come sperimentale in una prima fase.

Tale misura potrebbe infatti soddisfare sia l'esigenza di contrastare l'evasione di tale tributo, sia le esigenze di semplificazione contabile e di riduzione dei costi di gestione degli adempimenti IVA, attraverso l'eliminazione di una serie molto ampia di adempimenti gravosi per i contribuenti, quali, ad esempio: le comunicazioni dei dati rilevanti a fini IVA (il cosiddetto *spesometro*); le comunicazioni ai fini del monitoraggio delle transazioni con i Paesi a regime fiscale privilegiato appartenenti alla cosiddetta «*black list*»; la trasmissione degli elenchi riepilogativi delle prestazioni intracomunitarie dei servizi ricevuti e degli acquisti effettuati; la comunicazione delle dichiarazioni d'intento da parte degli esportatori abituali; l'obbligo di registrazione delle fatture emesse e delle fatture relative ai beni e servizi acquistati o importati; l'obbligo di apposizione del visto di conformità per la compensazione e il rimborso dei crediti IVA.

La risoluzione intende ulteriormente impegnare il Governo ad attuare tempestivamente quanto disposto dall'articolo 1, comma 5, del citato decreto legislativo n. 127 del 2015, che prevede l'emanazione di un decreto del Ministro dell'economia e delle finanze con cui sono stabilite nuove modalità semplificate di controlli a distanza degli elementi acquisiti dall'Agenzia delle entrate, basate sul riscontro tra i dati comunicati dai soggetti passivi dell'imposta sul valore aggiunto e le transazioni effettuate, tali da ridurre gli adempimenti di tali soggetti, non ostacolare il normale svolgimento dell'attività economica degli stessi ed escludere la duplicazione di attività conoscitive.

Inoltre l'atto di indirizzo indica all'Esecutivo l'opportunità di assumere iniziative per introdurre, garantendo un'adeguata copertura dei relativi oneri, detrazioni fiscali, anche sotto la forma di credito d'imposta, a fronte delle spese sostenute dai contribuenti in relazione alla memorizzazione e trasmissione telematica dei dati dei corrispettivi giornalieri, al fine di incentivare maggiormente i contribuenti ad optare per tale strumento.

La risoluzione impegna altresì il Governo a valutare la possibilità di escludere gli accertamenti analitico-induttivi, basati sulle presunzioni semplici, per i contribuenti che utilizzano strumenti che assicurano la tracciabilità di pagamenti ricevuti ed effettuati.

Daniele PESCO (M5S) sottolinea in primo luogo come la tematica posta dalla risoluzione, in materia di introduzione dell'obbligo, per i contribuenti, di trasmettere in forma telematica all'Agenzia delle entrate i dati di fatturazione, sia stata oggetto di numerose iniziative del gruppo M5S, anche in occasione dell'esame parlamentare del decreto legislativo n. 127 del 2015.

Nel riservarsi di approfondire il contenuto dell'atto di indirizzo, sul quale non rileva al momento particolari elementi di contrarietà, preannuncia quindi l'intenzione del suo gruppo di partecipare in modo costruttivo alla discussione, anche offrendo spunti per un suo eventuale miglioramento.

Maurizio BERNARDO, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito della discussione dell'atto di indirizzo ad altra seduta.

**La seduta termina alle 14.50.**

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.50 alle 14.55.

ALLEGATO

**Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica. Nuovo testo C. 2305 e abb.**

**PROPOSTA DI PARERE DEL RELATORE**

La VI Commissione,

esaminato, 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 della proposta di legge C. 2305 Decaro, 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, cui sono abbinate le proposte di legge C. 73 Realacci, C. 111 Bratti, C. 2566 Cristian Ianuzzi, C. 2827 Scotto e C. 3166 Busto;

condiviso l'obiettivo, perseguito dal provvedimento, di incentivare l'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto, 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, nonché sviluppare l'attività turistica,

esprime

**PARERE FAVOREVOLE.**