

## X COMMISSIONE PERMANENTE

### (Attività produttive, commercio e turismo)

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

#### COMITATO RISTRETTO:

Disciplina dell'attività di ristorazione in abitazione privata. C. 3258 Minardo, C. 3337 Cancelleri, C. 3725 Basso e C. 3807 Ricciatti ..... 51

#### SEDE CONSULTIVA:

Disposizioni concernenti la comunicazione e la diffusione delle competenze di base necessarie per la gestione del risparmio privato. Nuovo testo C. 3666 Bernardo e abbinate (Parere alla VI Commissione) (*Esame e rinvio*) ..... 51

Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica. Nuovo testo C. 2305 De Caro e abbinate (Parere alla IX Commissione) (*Esame e rinvio*) ..... 54

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI ..... 61

#### COMITATO RISTRETTO

*Mercoledì 7 settembre 2016.*

#### Disciplina dell'attività di ristorazione in abitazione privata.

**C. 3258 Minardo, C. 3337 Cancelleri, C. 3725 Basso e C. 3807 Ricciatti.**

Il Comitato ristretto si è riunito dalle 12.10 alle 12.25.

#### SEDE CONSULTIVA

*Mercoledì 7 settembre 2016. — Presidenza del presidente Guglielmo EPIFANI.*

**La seduta comincia alle 12.25.**

**Disposizioni concernenti la comunicazione e la diffusione delle competenze di base necessarie per la gestione del risparmio privato.**

**Nuovo testo C. 3666 Bernardo e abbinate.**  
(Parere alla VI Commissione).

*(Esame e rinvio).*

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Daniele MONTRONI (PD), *relatore*, illustra i contenuti della proposta di legge Bernardo C. 3666 adottata come testo base, quale risultante dagli emendamenti approvati in sede referente.

L'articolo 1 contiene disposizioni volte ad assicurare efficacia, efficienza e sistematicità alle azioni dei soggetti pubblici e privati in materia di educazione finanziaria e, più precisamente, in materia di comunicazione e di diffusione di informazioni volte a promuovere la conoscenza e l'acquisizione delle competenze di base sulla gestione del risparmio privato.

L'articolo 1-*bis* stabilisce che per educazione finanziaria si intende il processo attraverso il quale le cittadine e i cittadini,

al fine di poter assumere con libertà e autonomia le decisioni di consumo, di risparmio e di investimento, migliorano la loro comprensione degli strumenti e dei prodotti finanziari, ivi compresi quelli di natura assicurativa e previdenziale e, attraverso informazioni, guide e/o comunicazioni obiettive, sviluppano le competenze necessarie ad acquisire una maggiore consapevolezza dei rischi e delle opportunità finanziarie, al fine di compiere scelte informate, di sapere dove rivolgersi per chiedere aiuto e di intraprendere altre azioni concrete per migliorare il grado di benessere e di protezione delle attività finanziarie, anche di tipo assicurativo e previdenziale, possedute ovvero di loro interesse. Il comma 2 dispone che il Governo sia delegato ad adottare, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, un programma che definisca una « Strategia nazionale per l'educazione finanziaria », con la redazione di apposite linee guida e l'adozione delle necessarie misure organizzative da parte dei ministeri che partecipano all'attuazione del programma. La Strategia nazionale per l'educazione finanziaria dovrà conformarsi ai seguenti principi e criteri direttivi:

a) organizzare in modo sistematico il coordinamento dei soggetti pubblici e privati già attivi sulla materia, ovvero di quelli che saranno attivati dal programma, garantendo che gli interventi siano continui nel tempo e che ne sia garantita la terzietà e l'autonomia didattica e scientifica, promuovendo lo scambio di informazioni tra i soggetti e la diffusione delle relative esperienze, competenze e buone pratiche, e definendo le modalità con cui le iniziative di educazione finanziaria possano entrare in sinergia e intrecciarsi con le attività proprie del sistema nazionale dell'istruzione;

b) definire le linee guida delle politiche nazionali in materia di comunicazione e di diffusione di informazioni volte a promuovere l'educazione finanziaria;

c) promuovere misure innovative per accrescere la conoscenza e l'acquisizione

delle competenze da parte dei cittadini e delle cittadine, anche attraverso la predisposizione e la sperimentazione di materiali e formati di carattere educativo e divulgativo utilizzabili in contesti diversificati ed eterogenei (ad esempio: scuole, università, centri di formazione, ma anche *web* e reti televisive e radiofoniche);

d) prevedere la possibilità di convenzioni atte a promuovere interventi di formazione con associazioni rappresentative di categorie produttive, ordini professionali, organizzazioni senza fini di lucro e università, che coinvolgano anche gli enti territoriali;

e) prevedere un monitoraggio annuale delle realizzazioni, la valutazione di efficacia e la conseguente revisione del programma.

In base al comma 3 la proposta di programma è trasmessa alle Camere ai fini dell'espressione dei pareri congiunti da parte delle Commissioni parlamentari competenti per materia della Camera e del Senato e per i profili finanziari, che sono resi entro il termine di trenta giorni dalla data di trasmissione. Secondo quanto previsto dal comma 4, il Governo trasmette annualmente alle Camere una relazione sullo stato di attuazione della Strategia nazionale per l'educazione finanziaria. La relazione può contenere le eventuali proposte di modifica e di aggiustamento del programma di cui al comma 2, che vengono discusse e adottate con le medesime procedure previste dal comma 3.

L'articolo 2 reca l'istituzione, presso il Ministero dell'economia e delle finanze, di un Comitato nazionale per la diffusione dell'educazione finanziaria, assicurativa e previdenziale. Il Comitato è presieduto dal direttore, nominato dal Ministro dell'economia e delle finanze, d'intesa con il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, scelto fra personalità con comprovate competenze ed esperienza nel settore, ed è composto da sedici membri, di cui uno designato dal Ministro dell'economia e delle finanze, uno dal Ministro dell'istruzione, dell'università e della ri-

cerca, uno dal Ministro dello sviluppo economico, due dalla Banca d'Italia, due dalla Commissione nazionale per le società e la borsa (Consob), uno dall'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni (Ivass), uno della Commissione di vigilanza sui fondi pensione (Covip), uno dall'Associazione bancaria italiana, uno dall'Associazione Forum per la finanza sostenibile, uno dall'Associazione nazionale fra le imprese assicuratrici, uno dall'Associazione italiana del credito al consumo e immobiliare, uno dall'Associazione delle società per la consulenza agli investimenti, uno dal Consiglio nazionale dei consumatori e degli utenti e uno, esperto nelle materie economico-finanziarie, designato dalla Conferenza dei Rettori delle Università Italiane. I membri del Comitato, scelti fra personalità con comprovate competenze ed esperienza nel settore, durano in carica tre anni e l'incarico può essere rinnovato per una sola volta. Il Comitato opera, attraverso riunioni periodiche, prevedendo, ove necessario, la costituzione di specifici gruppi di ricerca cui potranno partecipare accademici ed esperti della materia. Il Comitato ha, principalmente, il compito di stabilire, annualmente le linee guida comuni in materia di educazione finanziaria, assicurativa e previdenziale, individuare obiettivi misurabili, programmi e azioni da porre in essere, valorizzando le esperienze, le competenze e le iniziative maturate dai soggetti attivi sul territorio nazionale e favorendo la collaborazione tra i soggetti pubblici e privati, definire la programmazione annuale delle attività, determinando i settori prioritari di intervento, i piani di attività e i progetti operativi a livello nazionale, tenendo conto anche delle indicazioni provenienti dai competenti organismi internazionali e dei programmi di azione individuati in sede di Unione europea, valorizzando le relazioni internazionali che sono già state avviate dalle Autorità indipendenti per i rispettivi ambiti di competenza, raccogliere e pubblicare nel proprio sito internet attraverso altri canali, ivi compresa la RAI, contenuti di carattere digitale volti a raggiungere il più ampio numero di cittadini, segmen-

tando l'offerta per il mondo scolastico e per la cittadinanza adulta, implementare sul proprio sito internet un servizio di comunicazione in tempo reale (*on line chat*) a disposizione degli utenti per rispondere alle domande proposte in materia finanziaria, previdenziale e assicurativa. Nello svolgimento delle sue funzioni, il Comitato può acquisire informazioni e documenti da altre amministrazioni pubbliche e da tutti i soggetti pubblici e privati aventi compiti in materia di diffusione dell'educazione finanziaria, assicurativa e previdenziale. Il Comitato trasmette entro il 30 giugno di ciascun anno al Ministro dell'economia e delle finanze e al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, una relazione sulle attività svolte nell'anno precedente e sui risultati raggiunti. Si prevede, altresì, che il Ministro dell'economia e delle finanze, d'intesa con il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, entro il 30 settembre di ogni anno, trasmetta al Presidente del Consiglio dei ministri e alle Camere un rapporto informativo sull'attività svolta dal Comitato, relativamente al periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre dell'anno precedente, esplicitando in particolare una valutazione sul raggiungimento degli obiettivi e l'attuazione dei programmi elaborati dal Comitato, nonché la definizione delle iniziative richieste per il raggiungimento degli obiettivi e dei programmi per l'anno successivo.

L'articolo 3 reca disposizioni in materia di promozione dell'attività di comunicazione e diffusione di informazioni volte a favorire la conoscenza e l'acquisizione delle competenze di base sulla gestione del risparmio esercitata da soggetti privati, con particolare attenzione all'assenza di conflitti di interessi.

L'articolo 3-bis disciplina le iniziative scolastiche dirette ai giovani di competenza del Comitato in accordo con il tavolo paritetico economia e legalità del Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca, nonché le iniziative info-educative dirette ai soggetti adulti con il diretto

coinvolgimento degli altri Ministeri coinvolti, sentiti i soggetti che operano a livello territoriale.

In conclusione, nel sottolineare l'indubbia rilevanza del provvedimento in esame, preannuncia la presentazione di una proposta di parere favorevole, manifestando sin d'ora la propria disponibilità ad accogliere eventuali suggerimenti che potranno emergere dal dibattito.

Guglielmo EPIFANI, *presidente*, ritiene opportuno valutare che gli strumenti e gli organismi previsti per garantire l'attività di informazione e formazione finanziaria non siano ridondanti rispetto alle finalità perseguiti dalle disposizioni in esame. Sottolinea l'importanza di predisporre adeguate misure di informazione non solo per i risparmiatori giovani, ma anche per le altre generazioni probabilmente meno attrezzate a cogliere la portata degli investimenti loro sottoposti.

Ignazio ABRIGNANI (Misto-ALAMAIE), nel sottolineare l'importanza delle finalità di tutela dei consumatori perseguite dal provvedimento in esame, ritiene opportuno garantire la funzionalità degli organismi cui sono attribuite le attività di formazione ed informazione dei risparmiatori affinché le attribuzioni previste siano esercitate con efficacia.

Gianluca BENAMATI (PD) sottolinea l'importanza del provvedimento in esame di cui condivide le finalità di formazione ed informazione dei consumatori relativamente ai prodotti finanziari. Segnala in particolare la rilevanza delle disposizioni contenute all'articolo 1-*bis* del testo in esame che prevede una delega al Governo ai fini della predisposizione di una Strategia nazionale per l'educazione finanziaria. Al riguardo segnala l'opportunità di verificare la congruità e la specificità dei principi e criteri direttivi previsti nella norma di delega.

In conclusione, esprime un orientamento complessivamente favorevole sul provvedimento in esame riservandosi di

effettuare ulteriori approfondimenti sul testo ai fini della formulazione della proposta di parere della Commissione.

Guglielmo EPIFANI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

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

**Nuovo testo C. 2305 De Caro e abbinate.**

(Parere alla IX Commissione).

(*Esame e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Vanessa CAMANI (PD), *relatrice*, illustra 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, 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, implementare e sviluppare l'attività turistica. 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 questo 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.

L'articolo 2 reca le definizioni di termini utilizzati dalla legge, con particolare riferimento alle ciclovie. 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 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 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 Bicalitalia 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 Bicalitalia 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 « Bicalitalia » 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 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 Bicalitalia costituiscono infrastrutture di interesse strategico nazionale. Il comma 2 stabilisce che Bicalitalia 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 percorrenza 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 comunque 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 Bicitalia 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 Bicitalia 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 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.

L'articolo 5, 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 specifica 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.

L'articolo 6, al comma 1, prevede 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 che 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 (comma 7-bis). 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 par-

cheggi, 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 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.

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 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 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 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.

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. 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. Rilevo 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, istituito 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.

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 questi 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 stanziare e spese; il numero e la qualità degli interventi finanziati e realizzati; lo stato di attuazione della Rete ciclabile nazionale Bicalitalia 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.

In conclusione, ritiene che i principali profili da esaminare nel provvedimento in esame riguardino essenzialmente l'importante settore della produzione di biciclette di cui l'Italia è il primo produttore a livello europeo e il cicloturismo, tematiche peraltro già evidenziate nella risoluzione Arlotti n. 7-00773, assegnata alle Commissioni riunite Trasporti e Attività produttive, di cui sollecita la discussione.

Guglielmo EPIFANI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

**La seduta termina alle 12.45.**

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

*Mercoledì 7 settembre 2016.*

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 12.45 alle 13.10.