

## VIII COMMISSIONE PERMANENTE

### (Ambiente, territorio e lavori pubblici)

#### 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 Decaro, C. 73 Realacci, C. 111 Bratti, C. 2566 Cristian Iannuzzi, C. 2827 Scotto e C. 3166 Busto (Parere alla IX Commissione) *(Esame e rinvio)* .....

53

##### SEDE CONSULTIVA

*Martedì 13 settembre 2016. — Presidenza del presidente Ermete REALACCI.*

##### **La seduta comincia alle 13.30.**

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

**Nuovo testo C. 2305 Decaro, C. 73 Realacci, C. 111 Bratti, C. 2566 Cristian Iannuzzi, C. 2827 Scotto e C. 3166 Busto.**

(Parere alla IX Commissione).

*(Esame e rinvio).*

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Mirko BUSTO (M5S), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata a esprimere il prescritto parere sul nuovo testo della proposta di legge C. 2305 Decaro e abbinata, 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'e-

same in sede referente da parte della IX Commissione. Rileva preliminarmente che la VIII Commissione, lo scorso 29 giugno, ha approvato un testo unificato sulla mobilità dolce incidente sulla tematica oggetto del testo per il parere in esame: si tratta del testo unificato delle proposte di legge C. 72 Realacci e abbinata, concernente norme per la realizzazione di una rete nazionale della mobilità dolce e per il recupero e per la valorizzazione delle infrastrutture dismesse, in stato di abbandono o sottoutilizzate, il cui testo è stato trasmesso alle Commissioni competenti in sede consultiva per l'espressione del parere. Ricorda che nel corso di una riunione degli Uffici di presidenza, integrati dai rappresentanti dei gruppi, delle Commissioni VIII e IX, inizialmente convocato per valutare la possibilità di chiedere alla Presidenza della Camera di riconsiderare l'assegnazione delle proposte di legge all'attenzione della IX e della VIII, era stato poi convenuto che la IX Commissione avrebbe proseguito l'esame delle proposte di legge ad essa assegnate concentrandosi sulla « parte urbana », mentre la VIII Commissione avrebbe focalizzato la propria attenzione sulla questione delle « ferrovie minori ».

Passando all'illustrazione del testo trasmesso dalla IX Commissione, rileva che 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. 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 l'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; in particolare introduce nell'ordinamento la definizione normativa e la classificazione delle ciclovie, intese come itinerari che consentono il transito delle biciclette nelle due direzioni, dotati di diversi livelli di protezione e che possono distinguersi dal punto di vista della sicurezza e dei parametri di traffico in: *a)* pista ciclabile; *b)* corsia ciclabile; *c)* pista o strada ciclabile in sede propria; *d)* sentiero ciclabile o percorso natura; *e)* strade senza traffico; *f)* strade a basso traffico; *g)* strada 30 extraurbana; *h)* strada 30 urbana; *i)* area pedonale; *l)* zona a traffico limitato; *m)* zona residenziale. Viene poi definita come rete cicloviaria l'insieme di diverse ciclovie o di segmenti di ciclovie raccordati tra loro, percorribili dal ciclista senza soluzioni di continuità.

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 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, tra l'altro: 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; 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. L'articolo 4, al comma 1, dispone che la Rete ciclabile nazionale è denominata «Bicitalia» 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 Bicitalia costituiscono infrastrutture di interesse strategico

nazionale. Il comma 2 stabilisce che Bicitalia è costituita dalle ciclovie di interesse nazionale, dedicate ai ciclisti e più in generale agli utenti non motorizzati e presenta caratteristiche, quali: lo sviluppo complessivo non inferiore a 20.000 km articolata su itinerari su tutto il territorio nazionale; l'integrazione e l'interconnessione con le reti infrastrutturali a supporto delle altre modalità di trasporto, nonché con le altre reti ciclabili presenti nel territorio; il collegamento con le aree naturali protette e con le zone ad elevata naturalità e di rilevante interesse escursionistico, paesaggistico, storico, culturale e architettonico; l'integrazione con altre reti di percorrenza turistica di interesse nazionale e locale (rete dei cammini e sentieri, ippovie, ferrovie turistiche e percorrenze fluviali e lacustri); lo sviluppo di piste ciclabili e *greenway*; l'utilizzo prioritario della viabilità minore esistente; il recupero a fini ciclabili, per destinazione ad uso pubblico, di forme stradarie dismesse (strade arginali di fiumi, laghi, tratturi, sedimi di strade ferrate dismesse, viabilità forestale e militare e altri manufatti stradali); il collegamento ciclabile tra comuni limitrofi e attraversamento di ogni capoluogo regionale e penetrazione nelle principali città di interesse turistico-culturale con coinvolgimento dei rispettivi centri storici; 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'attribuzione agli itinerari promiscui della rete della qualifica di itinerario ciclopeditone prevista dal codice della strada (articolo 2, co. 2, lett. *f-bis*) che inserisce tra i tipi di strade gli itinerari ciclopeditoni. 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.

L'articolo 5 prevede l'istituzione presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti della Direzione generale per la mo-

bilità ciclistica, cui spettano, tra le altre, le seguenti funzioni: predisporre lo schema del Piano generale della mobilità ciclistica e dei relativi aggiornamenti; 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; rilevare e aggiornare, in collaborazione con le regioni, le reti urbane ed extraurbane di itinerari ciclopeditoni e di piste ciclabili esistenti; predisporre e mantenere aggiornata, con il supporto delle regioni, una specifica sezione del Sistema informativo territoriale, dedicata alla Rete ciclabile nazionale Bicitalia.

L'articolo 6 prevede, al comma 1, 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. 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, tra l'altro, 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; 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; 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; 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. 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.

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, tra l'altro, 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; il raccordo tra le reti e gli interventi già illustrati e le zone a priorità ciclabile, le isole ambientali e le zone a traffico limitato; 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 attività di promozione ed educazione alla mobilità sostenibile. 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 città metropolitane, prevedendo, al comma 1, le forme di attivazione dei predetti enti, attraverso i rispettivi Uffici Mobilità ciclistica, per garantire un'adeguata attuazione delle finalità del provvedimento, anche mediante, tra l'altro, 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). I commi 1-*bis*, 1-*ter* e 1-*quater*, introdotti nel corso dell'esame in sede referente, prevedono 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, con i Piani comunali della mobilità ciclistica e che tali strumenti di pianificazione siano pubblicati sul sito internet istituzionale dell'ente. 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. 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 Bicalitalia, qualora siano da essa intersecate o in prossimità; in alternativa devono sempre essere connesse o ad una rete ciclabile locale o alla viabilità intersecata.

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 per 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, introdotto nel corso dell'esame in sede referente, prevede 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 al 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, mentre l'articolo 13 disciplina la relazione annuale sullo stato di attuazione della legge e della legge n. 366 del 1998 (recante norme per il finanziamento

della mobilità ciclistica), che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti presenta al Parlamento, contenente, tra l'altro, 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.

Ermete REALACCI, *presidente*, invita i colleghi a far pervenire al relatore eventuali rilievi utili ai fini della predisposizione del prescritto parere.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

**La seduta termina alle 13.40.**