

COMMISSIONI RIUNITE

IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni) e X (Attività produttive, commercio e turismo)

S O M M A R I O

RISOLUZIONI:

7-00773 Arlotti: Misure a favore del cicloturismo.	
7-01110 Polidori: Misure a favore del cicloturismo.	
7-01141 Abrignani: Misure a favore del cicloturismo (<i>Seguito discussione congiunta e conclusione – Approvazione delle risoluzioni n. 8-00213, n. 8-00214 e 8-00215</i>)	11
ALLEGATO 1 (<i>Risoluzione approvata</i>)	25
ALLEGATO 2 (<i>Risoluzione approvata</i>)	28
ALLEGATO 3 (<i>Risoluzione approvata</i>)	31
ERRATA CORRIGE	13

RISOLUZIONI

Mercoledì 11 gennaio 2017. — Presidenza del presidente della X Commissione Guglielmo EPIFANI. — Interviene la sottosegretaria di Stato ai beni e alle attività culturali e al turismo, Dorina Bianchi.

La seduta comincia alle 14.35.

7-00773 Arlotti: Misure a favore del cicloturismo.

7-01110 Polidori: Misure a favore del cicloturismo.

7-01141 Abrignani: Misure a favore del cicloturismo.

(Seguito discussione congiunta e conclusione – Approvazione delle risoluzioni n. 8-00213, n. 8-00214 e 8-00215).

Guglielmo EPIFANI, *presidente*, avverte che è stata assegnata alle Commissioni

riunite IX e X la risoluzione Abrignani 7-01141 che, vertendo sullo stesso argomento, sarà discussa congiuntamente alle risoluzioni Arlotti 7-00773 e Polidori 7-01110.

Diego DE LORENZIS (M5S) fa presente di aver depositato nella giornata odierna il testo di una risoluzione di contenuto analogo a quello delle risoluzioni in esame. Chiede pertanto alle presidenze di valutare la possibilità di un rinvio delle deliberazioni previste per la giornata odierna al fine di consentire la discussione anche dell'atto di indirizzo presentato dal proprio gruppo.

Guglielmo EPIFANI, *presidente*, pur comprendendo le ragioni della richiesta del collega De Lorenzis, ricorda che nell'ultima riunione congiunta degli Uffici di presidenza si era concordato di procedere

all'approvazione delle risoluzioni in titolo nella prima seduta utile. Rileva peraltro come la risoluzione del gruppo del M5S non risulti ancora assegnata alle Commissioni riunite.

Mattia FANTINATI (M5S) segnala che la risoluzione è già stata depositata presso gli uffici competenti della Camera nella mattinata di oggi.

Guglielmo EPIFANI, *presidente*, ritiene che, anche in considerazione dell'esame istruttorio già svolto dal Governo, sia opportuno procedere all'approvazione delle risoluzioni in esame.

La sottosegretaria Dorina BIANCHI ricorda che nella seduta del 3 novembre scorso, il Ministro Franceschini ha svolto una dettagliata relazione sull'oggetto delle risoluzioni in discussione.

Per quanto riguarda i profili di più stretta competenza del Ministero da lei rappresentato, accoglie tutti gli impegni di tutte le risoluzioni in titolo.

Per quanto di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, segnala che il parere favorevole è subordinato ad alcune limitate riformulazioni, che derivano anche da quanto previsto dalla legge di bilancio per il 2017. In particolare, chiede di sostituire il quarto inciso della parte dispositiva della risoluzione a prima firma Arlotti, nonché il terzo inciso della parte dispositiva della risoluzione a prima firma Polidori con il seguente: « ad inserire all'interno della rete nazionale delle ciclovie turistiche i percorsi e i progetti di Bicitalia e EuroVelo monitorando lo stato di avanzamento dei lavori e delle priorità così come individuate dall'articolo 1, comma 640, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, e dall'articolo 1, comma 145, della legge 11 dicembre 2016, n. 232. ».

Chiede altresì di inserire, al quarto inciso della parte dispositiva della risoluzione a prima firma Abrignani, dopo le parole « linee ferroviarie dismesse » le seguenti: « ove non interessate da progetti diversi. »

Tiziano ARLOTTI (PD) accetta la riformulazione proposta che derivano anche da dibattito svoltosi nell'ambito dell'esame della legge di bilancio 2017 che ha evidenziato il carattere strategico del settore del cicloturismo. Ringrazia quindi i colleghi degli altri gruppi parlamentari ed il Governo per il confronto costruttivo.

Catia POLIDORI (FI-PdL) accetta senz'altro la riformulazione proposta dal Governo e ringrazia il collega Arlotti per aver posto all'attenzione delle Commissioni un tema rilevante per il settore del turismo. Invita quindi il Governo a sostenere future iniziative legislative, anche di origine parlamentare, volte a sostenere concretamente il settore del cicloturismo.

Ignazio ABRIGNANI (SC-ALA CLP-MAIE), ringrazia il collega Arlotti per aver sollecitato la discussione su di un tema che giudica assai rilevante per il rilancio del turismo e accetta la riformulazione avanzata dal rappresentante del Governo.

Mattia FANTINATI (M5S), sottolineando la rilevanza e la condivisione dei contenuti delle risoluzioni in discussione, dichiara il voto favorevole del proprio gruppo. Con riferimento al Piano strategico del turismo sul quale la Commissione Attività produttive sarà chiamata ad esprimere un parere, auspica che non resti soltanto un libro dei sogni ma che ad esso seguano provvedimenti concreti.

La sottosegretaria Dorina BIANCHI nel ringraziare a sua volta le Commissioni per il lavoro svolto in un clima di collaborazione istituzionale ad integrazione di quanto già dichiarato e a riprova della fattiva azione intrapresa dal Governo, sottolinea che il Piano strategico per lo sviluppo del turismo assegnato per il parere alla Commissione Attività produttive, contiene proposte che possono integrare gli impegni richiesti negli atti di indirizzo oggi in discussione.

Le Commissioni, con distinte votazioni, approvano all'unanimità il testo riformu-

lato della risoluzione 7-00773 Arlotti che assume il numero 8-00213 (*vedi allegato 1*), il testo riformulato della risoluzione 7-01110 Polidori che assume il numero 8-00214 (*vedi allegato 2*) e il testo riformulato della risoluzione 7-01141 Abrignani che assume il numero 8-00215 (*vedi allegato 3*).

La seduta termina alle 15.

ERRATA CORRIGE

Nel *Bollettino delle Giunte e delle Commissioni parlamentari* n. 738 del 7 dicembre 2016, a pagina 3, sommario:

sesta riga, sostituire le parole: « ALLEGATO 2 » con la parola: « ALLEGATO 1 (*Proposta alternativa di parere del gruppo MoVimento 5 Stelle*) »;

aggiungere la seguente settima riga: « ALLEGATO 2 (*Proposta alternativa di parere del gruppo Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà*) »;

aggiungere la seguente ottava riga: « ALLEGATO 3 (Parere approvato).

A pagina 3, seconda colonna:

seconda riga, dopo la parola M5S, inserire le seguenti parole: « (*vedi allegato 1*) »;

terza riga, dopo la parola SI-SEL, inserire le seguenti parole: « (*vedi allegato 2*) ».

A pagina 5, seconda colonna, penultima riga, sostituire la parola: « *allegato* » con le parole: « *allegato 3* ».

Alla pagina 6, prima riga, sostituire la parola: « ALLEGATO » con le parole:

« ALLEGATO 1

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (Atto n. 337).

PROPOSTA ALTERNATIVA DI PARERE DEL GRUPPO MOVIMENTO 5 STELLE

Le Commissioni IX e X riunite, esaminato l'atto del Governo in titolo,

premesso che:

la direttiva 2014/94/UE stabilisce un quadro comune di misure per la realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi nell'Unione. La direttiva stabilisce requisiti minimi per la costruzione dell'infrastruttura, inclusi i punti di ricarica per veicoli elettrici e i punti di rifornimento di gas naturale (GNL e GNC) e idrogeno, da attuarsi mediante i quadri strategici nazionali degli Stati membri, nonché le specifiche tecniche comuni per tali punti di ricarica e di rifornimento, e

requisiti concernenti le informazioni agli utenti;

tale direttiva rientra nella più ampia strategia europea volta a sostenere l'innovazione e l'efficienza, dare impulso alla decarbonizzazione del settore dei trasporti, frenare la dipendenza dalle importazioni di petrolio e guidare il passaggio verso fonti energetiche interne e rinnovabili;

in termini generali, l'impianto della normativa introdotta dal provvedimento in esame, nel definire un quadro strategico nazionale per lo sviluppo del mercato dei combustibili alternativi, è in

grado di potenziare notevolmente il contributo dei trasporti al raggiungimento del target 2020 e dei futuri obiettivi al 2030 in termini di apporto di energia rinnovabile sul consumo interno lordo di energia primaria;

L'approvazione del provvedimento in esame e la sua rapida attuazione possono costituire un passaggio essenziale per cambiare le politiche energetiche del nostro Paese e per il rafforzamento delle politiche ambientali;

si manifesta al contempo l'esigenza di apportare specifiche modifiche allo schema di decreto in esame, al fine di garantire una adeguata attuazione della Direttiva 2014/94 e di evitare che il quadro normativo delineato dal provvedimento sia suscettibile di divenire un fattore di limitazione della concorrenza e del ricorso a fonti rinnovabili;

è opportuno evidenziare che la Direttiva 2014/94, pur facendo riferimento alla cosiddetta «neutralità tecnologica», individua chiaramente, come prima opzione, la mobilità elettrica quale soluzione da promuovere per il trasporto su strada delle persone. La mobilità elettrica può dare ulteriore impulso all'incremento della produzione di energia da fonti rinnovabili, tenuto conto della possibilità per i veicoli elettrici di operare in sinergia con la rete di distribuzione al fine di mantenere in equilibrio il sistema;

dalla lettura dello schema di decreto in esame non emerge però né, in termini generali, una chiara strategia di medio e lungo termine nel settore del trasporto di persone, né, tantomeno, una decisa opzione per la mobilità elettrica;

lo schema di decreto in esame, al contrario, assume una specifica tecnologia (GNL e GNC) come opzione principale nell'ambito dei combustibili alternativi, prevedendo molteplici semplificazioni procedurali per la realizzazione delle relative infrastrutture. Non si ravvisano, al contempo, analoghe scelte strategiche e conseguenti agevolazioni per le altre ti-

pologie di combustibili alternativi, andando così anche in direzione contraria rispetto alle indicazioni contenute nella strategia europea delineata dal Libro Bianco dei Trasporti;

in particolare, l'articolo 9, inserito nel Capo I del Titolo IV, in materia di semplificazione delle procedure amministrative reca norme per le infrastrutture di stoccaggio e trasporto del GNL di interesse nazionale. La disposizione prevede che sono considerate infrastrutture e insediamenti strategici le infrastrutture di stoccaggio di GNL, connesse o funzionali all'allacciamento e alla realizzazione della rete nazionale di trasporto del gas naturale, o di parti isolate della stessa, ai sensi, dell'articolo 1, comma 7, lettera *i*), della legge 23 agosto 2004, n. 239;

la norma indica la finalità di tale qualificazione nel perseguimento degli obiettivi di cui alla sezione *c*), ossia la fornitura di gas naturale per il trasporto e per altri usi (a sua volta divisa nelle ulteriori sottosezioni Fornitura di gas naturale liquefatto (GNL) per la navigazione marittima e interna, per il trasporto stradale e per altri usi, Fornitura di gas naturale compresso (GNC) per il trasporto stradale) dell'allegato III in materia di Quadro strategico nazionale e del contenimento dei costi nonché nella sicurezza degli approvvigionamenti;

tali infrastrutture e insediamenti sono qualificati di pubblica utilità, nonché indifferibili e urgenti, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327;

in base al comma 2, i gestori di tali impianti ed infrastrutture sono soggetti agli obblighi di servizio pubblico, di cui al decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164 e al decreto legislativo del 1 giugno 2011, n. 93, come definiti e regolamentati dall'Autorità per l'energia elettrica il gas e il sistema idrico. Da ciò deriva, secondo l'Aeegsi, che alle citate infrastrutture di stoccaggio di GNL sia applicata la regolazione dell'Autorità in tema di remunerazione degli investimenti e di disciplina

dell'accesso, volta a garantire che non vi siano vincoli infrastrutturali e prevedere una esplicita regolazione delle condizioni di accesso;

tale decisione strategica ai fini degli obiettivi generali di politica energetica nazionale viene assunta in assenza di qualsiasi analisi costi/benefici, resa da soggetto terzo e indipendente, che consenta di verificare la sostenibilità economica di tali interventi e quindi la coerenza con le finalità espressamente enunciate dal medesimo articolo, ossia « il contenimento dei costi nonché la sicurezza degli approvvigionamenti »;

l'AEEGSI ha altresì rilevato che la norma, così formulata, « lascia intravedere la possibilità di sviluppare un sistema isolato alimentato a gas naturale con un tratto di rete di trasporto non interconnessa al resto della rete nazionale di gasdotti e con connesse reti di distribuzione locale. [...] la sostenibilità economica di tale assetto si ritiene debba essere preventivamente verificata in termini di analisi costi/benefici, valutando altresì l'onerosità che si troverebbero a sostenere i clienti di un simile sistema isolato che, in ottemperanza al principio della *cost reflectivity*, dovrebbe ovviamente essere ricompreso in un apposito separato ambito tariffario. »;

al comma 2 si prevede inoltre il possibile svolgimento, da parte di tali gestori, anche delle attività di cui all'articolo 10, in materia di infrastrutture di stoccaggio e trasporto del GNL non destinate all'alimentazione di reti di trasporto;

il citato articolo 10 reca disposizioni per le infrastrutture di stoccaggio e trasporto del GNL non destinate all'alimentazione di reti di trasporto di gas naturale. L'articolo in questione prevede un regime semplificato per le opere volte alla realizzazione di infrastrutture di stoccaggio di GNL che abbiano una capacità uguale o superiore a 200 tonnellate. Il regime di semplificazione è esteso anche

alle opere connesse e alle infrastrutture necessarie per la costruzione e l'esercizio di tali impianti;

è opportuno evidenziare che il comma 3 stabilisce che le attività di carico, stoccaggio, scarico su navi o autobotti di parte di GNL non destinato alla rete nazionale di trasporto di gas naturale non rientrano fra le attività regolate e sono svolte in regime di separazione contabile, fermo restando quanto stabilito in tema di separazione contabile e societaria per le imprese del gas naturale dall'articolo 21 del decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164 e dall'articolo 25 del decreto legislativo 1 giugno 2011, n. 93. Nonostante l'espressa esclusione di tali attività dal novero di quelle regolate, il secondo periodo del comma 3 prevede comunque – in palese contraddizione con il primo periodo del medesimo comma – che l'Autorità determini le modalità per lo svolgimento di tali attività, al fine di evitare oneri impropri sulle attività regolate e distorsioni sui mercati non regolamentati relativi alle attività di cui al citato articolo 10;

occorre altresì evidenziare, con riferimento all'articolo 9, che il comma 4 chiarisce che, al termine del procedimento unico, di cui alla legge n. 241 del 1990 (artt. 14 e seguenti) è rilasciata l'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio delle infrastrutture e degli insediamenti strategici di cui al comma 3, e nell'ambito del citato procedimento unico sono acquisiti i pareri delle Amministrazioni competenti per i profili ambientale, fiscale e di sicurezza e delle altre amministrazioni titolari di interessi, compreso il nulla osta alla fattibilità di cui al D.Lgs. 105 del 2015 (Attuazione della direttiva 2012/18/UE relativa al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose) e i provvedimenti, ove richiesti, del codice ambientale. Desti perplessità il mancato esplicito riferimento all'obbligo di richiedere il parere motivato degli enti locali nel cui territorio ricadono le opere da realizzare, così come previsto, all'articolo 46 del decreto-legge

1° ottobre 2007, n. 159, per la costruzione e di terminali di rigassificazione di gas naturale liquefatto e delle opere connesse, ovvero in caso di aumento della capacità dei terminali esistenti;

L'articolo 13 contiene delle ulteriori disposizioni per i procedimenti amministrativi relativi al GNL. In particolare, viene specificato che l'autorizzazione rilasciata al termine delle procedure autorizzative semplificate, previste dagli articoli 9 e 10, qualora riguardi impianti o infrastrutture ubicate in aree portuali, costituisce anche approvazione della variante al piano regolatore del sistema portuale. Inoltre, vi si stabilisce che le procedure autorizzative semplificate di cui agli articoli 9, 10 e 11 possono essere applicate anche ai procedimenti amministrativi in corso alla data di entrata in vigore del decreto in questione, su richiesta del proponente il progetto. Vengono, successivamente, previste una serie di sanzioni per i soggetti che effettuano attività di vendita di gas naturale, anche sotto forma di GNL o GNC a clienti finali, qualora i soggetti stessi non abbiano la relativa autorizzazione e non siano iscritti nell'elenco dei soggetti abilitati alla vendita di gas naturale a clienti finali;

da ultimo, l'articolo in questione precisa che le disposizioni del decreto si applicano anche ai progetti di riconversione delle infrastrutture e siti energetici già esistenti qualora sia prevista una attività di stoccaggio e successivo scarico su navi e autobotti del GNL;

L'infrastruttura per l'erogazione al pubblico dei combustibili alternativi per il trasporto, da realizzarsi almeno nelle quattro componenti di fornitura di energia di cui all'articolo 3 «Quadro strategico nazionale» dello schema in esame (energia elettrica, idrogeno, gas naturale inclusivo di GNC e GNL, GPL), dovrebbe anche tener conto dei diversi contributi delle singole componenti di fornitura alle politiche europee e nazionali in materia di protezione dell'ambiente e del clima. In particolare, come evidenziato anche dal-

l'Autorità per l'energia elettrica il gas e il sistema idrico (AEEGSI) in sede di audizione sullo schema di decreto in esame, all'articolo 3, comma 5, quanto appena richiamato andrebbe meglio esplicitato, in modo tale che il quadro strategico nazionale possa tenere conto, modulandole al proprio interno, delle singole componenti di fornitura, favorendo quelle maggiormente sostenibili dal punto di vista ambientale;

appare dunque necessario considerare la diversa percentuale di fonti energetiche rinnovabili contenute nell'unità del singolo combustibile alternativo e del differente livello di emissione di gas serra per chilometro percorso;

L'articolo 15 reca disposizioni in materia di misure per agevolare la realizzazione di punti di ricarica. In particolare, si prevede che entro il 1° giugno 2017 i Comuni modifichino i propri regolamenti urbanistici per rendere obbligatoria, con decorrenza dalla medesima data, la predisposizione all'allaccio per la possibile installazione di infrastrutture per la ricarica dei veicoli ad alimentazione elettrica. L'obbligo sarà previsto per gli edifici di nuova costruzione residenziali con almeno 50 unità abitative per un numero di spazi a parcheggio e box auto non inferiori al 20 per cento di quelli totali;

risulta decisamente limitativo imporre l'obbligo della predisposizione alla installazione delle ricariche elettriche solo per gli edifici residenziali con più di 50 unità abitative. La predisposizione dovrebbe essere presente anche negli edifici residenziali nuovi di piccole dimensioni se si intende realmente creare le basi di una rete elettrica in grado di garantire la possibilità ai possessori di veicoli elettrici di dotarsi di punti di ricarica privati semplicemente installando un dispositivo dedicato;

si ritiene, infine, che non sia rispettosa del principio di neutralità tecnologica la disposizione secondo cui l'obbligo di avere il 25 per cento dei veicoli alimentato dai combustibili alternativi pre-

visto dall'articolo 18, comma 9, per le zone ad alto inquinamento, possa essere raggiunto indifferentemente con veicoli a gas o alimentati ad elettricità, senza alcun riferimento ai veicoli ad idrogeno e a celle a combustibile. Considerato il minore costo dei veicoli a gas e le ristrettezze dei bilanci delle amministrazioni pubbliche, tale previsione discrimina significativamente l'approvvigionamento di autoveicoli elettrici, per non parlare di quelli ad idrogeno, a cui dovrebbe essere perlomeno destinata una quota minima;

con riferimento al Quadro Strategico Nazionale di cui all'Allegato III dello schema di decreto, è opportuno evidenziare come prevedere un regime di gare su ambiti territoriali vasti sia incompatibile con quanto disposto dalla direttiva 2014/94. La normativa comunitaria ribadisce chiaramente la libertà degli operatori di fornire servizi di ricarica al pubblico, stabilendo che « a creazione e il funzionamento dei punti di ricarica dei veicoli elettrici dovrebbero essere ispirati ai principi di un mercato concorrenziale con accesso aperto a tutte le parti interessate nello sviluppo ovvero nell'esercizio delle infrastrutture di ricarica ». La pianificazione nazionale contenuta nel Quadro Strategico Nazionale, al capitolo 7, si basa invece su gare per l'aggiudicazione degli spazi per punti di ricarica al pubblico su ambiti territoriali vasti;

il ricorso a gare su vasti ambiti territoriali presuppone che potranno essere operatori nel settore delle ricariche aperte al pubblico, per lo più grandi gruppi, con un evidente fattore di concentrazione e limitazione della concorrenza. Si realizzerà dunque non solo una violazione della normativa concorrenziale, ma anche dell'articolo 4 della Direttiva 2014/94, che impone ai distributori di favorire e non limitare la concorrenza nel settore le infrastrutture di ricarica;

sempre con riferimento al Quadro Strategico Nazionale, risultano piuttosto carenti i riferimenti alla alimentazione tramite fonti rinnovabili di energia;

si osserva, comunque, la rilevanza dell'atto in esame, anche alla luce degli obiettivi di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici contenuti nell'Accordo di Parigi e del ruolo essenziale del settore dei trasporti nel processo di decarbonizzazione delle economie;

si sottolinea l'esigenza di adottare una visione di medio lungo periodo in grado di orientare il mercato verso una graduale messa al bando dei veicoli equipaggiati con propulsori endotermici a benzina, gasolio e, in prospettiva, anche a gas di origine fossile;

osservata negativamente l'eccessiva semplificazione delle procedure amministrative per la realizzazione di grandi infrastrutture di stoccaggio del GNL e, più in generale, l'attribuzione di un peso eccessivo del gas che, al contrario, incrementa il rischio di veder semplicemente sostituita la dipendenza dal petrolio con quella dal gas, anche in un'ottica di lungo periodo,

esprimono parere favorevole con le seguenti condizioni:

all'articolo 9, escludere che le infrastrutture di stoccaggio del GNL, connesse o funzionali all'allacciamento e alla realizzazione della rete nazionale di trasporto del gas naturale, o di parti isolate della stessa, siano considerate infrastrutture e insediamenti strategici e qualificati di pubblica utilità, nonché indifferibili e urgenti, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327;

all'articolo 10, escludere che le infrastrutture di stoccaggio e trasporto del GNL, che abbiano una capacità uguale o superiore a 200 tonnellate, non destinate all'alimentazione di reti di trasporto di gas naturale, nonché le opere connesse e le infrastrutture necessarie per la costruzione e l'esercizio di tali impianti, siano qualificate come strategiche ai fini del perseguimento degli obiettivi di cui sezione c) dell'Allegato III, e conseguentemente che alle stesse si applichi il regime semplificato dell'autorizzazione unica;

all'articolo 9, esplicitare che, nell'ambito del procedimento unico di cui al comma 4, sia fatto obbligo di richiedere il parere motivato degli enti locali nel cui territorio ricadono le opere da realizzare;

sempre con riferimento agli articoli 9 e 10, occorre prevedere che ogni eventuale decisione di investimento su tali tipologie di infrastrutture sia successiva all'effettuazione di un'analisi costi/benefici, realizzata da un soggetto terzo e indipendente, che verifichi la sostenibilità economica e la coerenza con le finalità espressamente enunciate dal provvedimento in esame;

all'articolo 13, escludere che le disposizioni di cui al comma 5 si applichino ai progetti di riconversione delle infrastrutture e siti energetici diversi da quelli esistenti di cui al comma 1 del medesimo articolo, ossia diversi da quelli ubicati in area portuale o in area ad essa contigua;

all'articolo 2, recante le definizioni, appare necessario modificare la definizione di «veicolo elettrico» di cui al comma 1, lettera *b*), al fine di garantire che siano considerati tali i soli veicoli dotati di motorizzazione finalizzata alla sola trazione di tipo elettrico, con energia per la trazione esclusivamente di tipo elettrico e completamente immagazzinata a bordo, così come definiti dall'articolo 17-bis, comma 2, lettera *d*), del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, con legge 7 agosto 2012, n. 134;

sempre in riferimento all'articolo 2, comma 1, lettera *g*), appare opportuno eliminare il riferimento al punto di ricarica la cui area di stazionamento è accessibile al pubblico mediante autorizzazione e pagamento di un diritto di accesso, di cui al numero 1 della predetta lettera, al fine di coordinare la definizione recata dalla disposizione in esame con quella dell'articolo 2 della Direttiva n. 2014/94/UE;

all'articolo 5, specificare, ai fini di una univoca e corretta interpretazione del

comma 2, che per «motore a idrogeno» deve intendersi anche quello che utilizza celle a combustibile, come previsto al comma 1 dello stesso articolo;

sempre all'articolo 5, appare opportuno modificare il termine al 31 marzo 2017 per l'aggiornamento della regola tecnica di prevenzione incendi per la progettazione, costruzione ed esercizio degli impianti di distribuzione di idrogeno per autotrazione;

all'articolo 15, comma 1, capoverso «1-ter», è necessario eliminare il riferimento alle 50 unità abitative, al fine di favorire la realizzazione di punti di ricarica, in particolare in occasione degli interventi di ristrutturazione edilizia di primo livello;

all'articolo 18, comma 3, è necessario che, per tutti gli impianti di distribuzione di carburanti stradali già esistenti alla data del 31 dicembre 2015, l'obbligo di presentare progetti al fine di dotarsi di infrastrutture di ricarica elettrica, nonché di distribuzione di GNC o GNL, sia previsto per gli impianti di distribuzione che hanno erogato, al 31 dicembre 2015, quantitativi di carburante superiori a 5 milioni di litri e non 10 milioni come attualmente previsto dallo schema di decreto;

con riferimento alle misure per la diffusione dell'utilizzo di veicoli a combustibili alternativi nel trasporto stradale, all'articolo 18, comma 9, appare necessario incrementare fino al 50 per cento il valore della percentuale di veicoli a GNC e GNL e veicoli elettrici che le amministrazioni pubbliche hanno l'obbligo di acquistare al momento della sostituzione del rispettivo parco auto, autobus e mezzi della raccolta dei rifiuti urbani;

all'articolo 18, comma 9, con riferimento alla sussistenza dell'obbligo in capo alle pubbliche amministrazioni centrali, alle Regioni, agli enti locali e ai gestori di servizi di pubblica utilità da essi controllati di acquistare al momento della sostituzione del rispettivo parco auto, autobus e mezzi della raccolta dei rifiuti urbani

veicoli alimentati a combustibili alternativi, è opportuno sopprimere il riferimento alle province ad alto inquinamento;

estendere le disposizioni recate dal Titolo V, Capo II, dello schema di decreto anche all'idrogeno, prevedendo, in particolare, all'articolo 18, comma 9, la possibilità in capo alle amministrazioni pubbliche di scegliere di acquistare, al momento della sostituzione del parco auto, autobus e mezzi della raccolta dei rifiuti urbani, veicoli ad idrogeno e a celle a combustibile, al fine di favorire la diffusione dell'idrogeno nel segmento delle flotte pubbliche di mezzi leggeri e pesanti;

all'Allegato I allo schema di decreto, recante le Specifiche tecniche, occorre inserire una clausola volta a specificare che i punti di ricarica accessibili al pubblico, sia su suolo pubblico che privato, devono garantire l'interoperabilità e il roaming tra gestori del servizio elettrico;

con riferimento al Quadro Strategico Nazionale di cui all'Allegato III, occorre garantire una effettiva concorrenza nell'apertura di spazi di ricarica aperti al pubblico, escludendo la previsione di gare su ambiti territoriali vasti e assicurando condizioni di gara per gli spazi pubblici che consentano la più ampia partecipazione;

Si formulano, inoltre, le seguenti osservazioni:

sarebbe opportuno, all'articolo 2, comma 1, lettera *f*) dello schema di decreto, prevedere che la fornitura di elettricità alle infrastrutture di ormeggio a servizio delle navi adibite alla navigazione marittima o alla navigazione interna ormeggiante possa essere effettuata con generatore elettrici isolati alimentati con qualsiasi tipologia di combustibile alternativo e non solo a gas naturale liquefatto – GNL;

sarebbe opportuno prevedere all'articolo 3, tra gli elementi del Quadro stra-

tegico nazionale, una valutazione del livello di emissioni di CO₂ delle singole tipologie di combustibile alternativo;

sarebbe necessario valutare l'opportunità di non limitare, all'articolo 3, comma 2, le possibilità di utilizzo dell'idrogeno nel solo settore del trasporto stradale, al fine di favorire lo sviluppo anche in altri settori quali quello navale, ferroviario e industriale;

all'articolo 4, comma 1, occorrerebbe valutare l'opportunità di anticipare al 31 dicembre 2018 l'installazione di un adeguato numero di punti di ricarica, tale da garantire la circolazione dei veicoli elettrici negli agglomerati urbani e suburbani, in altre zone densamente popolate e nel reticolo di determinati ambiti;

all'articolo 8, comma 2, sarebbe opportuno prevedere, per la conformità al testo della direttiva, nonché per accrescere la consapevolezza dei consumatori e garantire la trasparenza riguardo ai prezzi dei combustibili in modo coerente in tutta l'Unione, la fissazione di un esplicito divieto volto ad evitare che tutte le informazioni rese agli utenti possano indurre in errore o ingenerare confusione;

sarebbe opportuno prevedere che una quota almeno pari a un quarto dei veicoli delle amministrazioni pubbliche di cui all'articolo 18, comma 9, sia alimentato ad elettricità;

sarebbe auspicabile introdurre l'obbligo di predisporre infrastrutture di ricarica anche per gli edifici di minori dimensioni, nonché adottare misure volte a garantire la possibilità ai tutti i possessori di veicoli elettrici di dotarsi di punti di ricarica di ricarica aperti al pubblico nelle vicinanze delle abitazioni;

si auspica siano previste misure volte a favorire la fornitura di energia proveniente da fonti rinnovabili per l'alimentazione dei punti di ricarica accessibili al pubblico, utilizzando anche i benefici derivanti dai sistemi efficienti di utenza.»

ALLEGATO 2

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (Atto n. 337).**PROPOSTA ALTERNATIVA DI PARERE DEL GRUPPO
SINISTRA ITALIANA-SINISTRA ECOLOGIA LIBERTÀ**

La Commissione IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni), La Commissione X (Attività Produttive),

esaminato lo Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi – Atto del Governo n. 337;

considerato che:

nel Titolo I (Finalità ed obiettivi) sono contenute le enunciazioni teleologiche e le definizioni. Il campo di applicazione (articolo 1) dà attuazione all'articolo 1 della direttiva, enunciando la finalità della riduzione della dipendenza dal petrolio e dell'attenuazione dell'impatto ambientale del settore dei trasporti. Per la realizzazione dell'infrastruttura dei combustibili alternativi i requisiti minimi sono i punti di ricarica per i veicoli elettrici, di rifornimento di idrogeno per il trasporto stradale, di gas naturale (sia liquido – GNL, sia compresso – GNC). Rispetto a tali ambiti (costituenti la parte obbligatoria della direttiva) lo schema di decreto aggiunge il gas petrolio liquefatto (GPL) per il trasporto, che per il Governo è rilevante per l'Italia ed è previsto nella stessa direttiva come combustibile alternativo;

l'articolo 2, nel recare le definizioni, dà attuazione all'articolo 2, paragrafo 1 della direttiva, raccordandola con le definizioni recate dalle norme nazionali preesistenti: ad esempio, per il veicolo elettrico si segue l'impianto (relativo ai biocarburanti) del d.lgs. n. 28 del 2011 e

della legge n. 134 del 2012. Anche il punto di ricarica è stato dettagliato, rispetto alla direttiva, con il *range* « di potenza standard » (lenta o accelerata): ciò in coerenza con l'attuale classificazione per la pianificazione e gestione delle reti di ricarica sul territorio nazionale. Per il « punto di ricarica di potenza elevata », il testo reca una ulteriore specificazione – rispetto alla direttiva – per la ricarica ultra veloce (sopra i 50 kW), mentre la direttiva si limitava a definire il trasferimento di elettricità ad una potenza superiore ai 22 kW. Per l'ambito locale del quale si colloca l'azione di ricarica, si è specificato che la prescritta non discriminazione – nell'accessibilità al pubblico – si realizza anche quando il pubblico accede all'area di stazionamento mediante autorizzazione o pagamento di un diritto di accesso;

nel Titolo II la disciplina generale del Quadro strategico nazionale (di cui al Capo I) passa per la realizzazione dell'infrastruttura nel rispetto dei requisiti minimi della direttiva (che, agli articoli da 4 a 7, sono calate nelle specificità della fornitura di elettricità per il trasporto, di idrogeno per il trasporto stradale, di gas naturale per il trasporto e altri usi, nonché di gas di petrolio liquefatto per il trasporto). L'articolo 3 si occupa del Quadro strategico nazionale (in attuazione dell'articolo 3 paragrafi 1, 2, 3, 5 e 6 della direttiva), che rappresenta il primo obbligo temporale (18 novembre 2016) per il recepimento della Direttiva;

viene introdotta, al comma 2, l'articolazione in 4 distinte sezioni del QSN, ognuna per le quattro fonti energetiche considerate. Al loro interno, trovano sistematizzazione le conoscenze che sin qui hanno riguardato ciascuna materia, e che sono riassunte nell'allegato III: il comma 3 rinvia quindi al piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica (di cui ai DPCM 26 settembre 2014 e 18 aprile 2016, per i quali il comma 6 fa salva la procedura di aggiornamento vigente), aggiungendo una sottosezione per natanti ed aerei (che elenca lo stato di elettrificazione delle banchine e le misure per la fornitura di elettricità agli aeromobili stazionanti). La realizzazione di sistemi di elettrificazione delle banchine portuali, denominati *cold ironing*, rappresenta una delle strategie per la riduzione dell'impatto ambientale delle imbarcazioni nei porti. Tradizionalmente, la produzione di energia è affidata ai generatori di bordo (motori diesel alimentati da gasolio per trazione marina), con conseguenti emissioni di CO₂ e altri inquinanti, nonché emissioni rumorose. Alternativamente alla generazione di energia a bordo, le navi possono essere ancorate e collegate ad un sistema di alimentazione elettrica dalla rete locale. Banchine elettrificate sono già operative in Nord America nei porti di Los Angeles, Seattle, Juneau e Vancouver; in Europa a Goteborg e Lubecca, e sono allo studio in molti altri grandi scali del mondo. Il comma 4 attiene alla sottosezione sulla fornitura di GNL per navigazione, trasporto stradale ad altro (di cui in allegato sono riportati i dati sul relativo dimensionamento), nonché alla sottosezione sul GNC per il trasporto stradale. Il comma 10 opera un raccordo anche con la normativa di rango primario vigente, in materia di biocarburanti. Per il comma 7, la realizzazione dell'infrastruttura, nel recepire i requisiti obbligatori della direttiva, tende alla semplificazione delle procedure amministrative, alla promozione della diffusione dei combustibili alternativi ed al raccordo con le linee guida per la redazione dei PUMS (piani urbani per la

mobilità sostenibile). Il comma 8 salvaguarda la normativa europea ambientale e proconcorrenziale, mentre il comma 9 invita a seguire un criterio – riconducibile a proporzionalità e sussidiarietà – nella valutazione delle condizioni locali e degli interessi; in ogni caso, si tratta di profili (parallelamente previsti dai paragrafi 3, 5 e 6 della direttiva) che potranno essere valutati dalla Commissione europea, che è beneficiaria della notifica dei QSN di cui al paragrafo 7 dell'articolo 3 della direttiva, sulla scorta dei quali pubblica ed aggiorna le informazioni nazionali;

L'articolo 4 reca disposizioni specifiche per la fornitura di elettricità per il trasporto, in attuazione dell'articolo 4 della direttiva; al comma 1 è prevista l'installazione entro il 31 dicembre 2020 di un adeguato numero di punti di ricarica, tale da garantire la circolazione dei veicoli elettrici negli agglomerati urbani e suburbani, in altre zone densamente popolate e nel reticolo di determinati ambiti;

L'articolo 5, specificamente rivolto alla fornitura di idrogeno per il trasporto stradale, reca attuazione dell'articolo 5 della direttiva. A tal fine il comma 1 prevede la creazione di un adeguato numero di punti di rifornimento per l'idrogeno accessibili al pubblico: essa andrà conseguita in modo graduale entro il 31 dicembre 2025, in linea con la domanda di mercato, per consentire la circolazione di veicoli da esso alimentati, ivi compresi i veicoli dotati di celle a combustibile;

L'articolo 6, per la fornitura di gas naturale per trasporto, dà attuazione all'articolo 6 paragrafi 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8 e 9 della direttiva. I commi 1 e 2 prevedono la creazione nei porti marittimi e nei porti della navigazione interna, rispettivamente entro il 31 dicembre 2025 ed il 31 dicembre 2030, di un adeguato numero di punti di rifornimento per navi alimentate a GNL adibite alla navigazione interna o alla navigazione marittima nella rete centrale TEN-T (per la cui adeguata copertura è prevista anche la possibilità di forme di collaborazione transfrontaliera con gli

Stati Membri confinanti, secondo la deroga consentita dall'articolo 6 paragrafo 6 della direttiva, che l'assoggetta ad appositi obblighi di rendicontazione). La designazione dei relativi porti è collocata dal comma 3 nella sezione c) del QSN, in considerazione della circostanza che lo sviluppo graduale del mercato del GNL per uso marittimo dipenderà dalla futura diffusione di unità navali alimentate a GNL;

l'articolo 7 introduce norme sulla fornitura di gas di petrolio liquefatto, che, alla luce del « considerando » 7 della direttiva, « è un combustibile alternativo derivato dal trattamento del gas naturale e della raffinazione del petrolio, con una minore impronta di carbonio e emissioni inquinanti significativamente minori rispetto ai combustibili convenzionali. Il bio GPL ottenuto da varie fonti di biomassa dovrebbe emergere come tecnologia economicamente valida a medio lungo termine;

nel Titolo III l'articolo 8 reca disposizioni in materia di informazioni per gli utenti. Esso costituisce attuazione dell'articolo 7, paragrafi 1, 2, 3, 5 e 7 della direttiva 2014/94/UE, in materia di informazioni per gli utenti;

l'articolo 9, inserito nel Capo I del Titolo IV, in materia di semplificazione delle procedure amministrative, reca norme per le infrastrutture di stoccaggio e trasporto del GNL di interesse nazionale;

la disposizione prevede che sono considerate infrastrutture e insediamenti strategici le infrastrutture di stoccaggio di GNL, connesse o funzionali all'allacciamento e alla realizzazione della rete nazionale di trasporto del gas naturale, o di parti isolate della stessa, ai sensi, dell'articolo 1, comma 7, lettera i), della legge 23 agosto 2004, n. 239;

l'articolo 10 reca disposizioni per le infrastrutture di stoccaggio e trasporto del GNL non destinate all'alimentazione di reti di trasporto di gas naturale. L'articolo in questione prevede un regime semplificato per le opere volte alla realizzazione di infrastrutture di stoccaggio di GNL che

abbiano una capacità uguale o superiore a 200 tonnellate. Il regime di semplificazione è esteso anche alle opere connesse e alle infrastrutture necessarie per la costruzione e l'esercizio di tali impianti;

l'articolo 11 contiene una serie di disposizioni per le infrastrutture di stoccaggio e trasporto del GNL di piccole dimensioni. Si tratta, in particolare, degli impianti di stoccaggio di GNL che hanno una capacità inferiore a 50 tonnellate. Per le opere di realizzazione di tali impianti e per le opere connesse e le infrastrutture indispensabili alla costruzione e all'esercizio degli impianti stessi, viene prevista una procedura amministrativa semplificata nel rispetto della normativa ambientale, sanitaria, fiscale e di sicurezza;

l'articolo 12, relativo ai serbatoi criogenici di stoccaggio di GNL prevede che l'Agenzia delle dogane e dei monopoli provveda ad identificare tali serbatoi, installati presso i punti di rifornimento, con un sistema di codifica da stabilire con determinazione dell'Agenzia stessa;

l'articolo 13 contiene delle ulteriori disposizioni per i procedimenti amministrativi relativi al GNL. In particolare, viene specificato che l'autorizzazione rilasciata al termine delle procedure autorizzative semplificate, previste dagli articoli 9 e 10, qualora riguardi impianti o infrastrutture ubicate in aree portuali, costituisce anche approvazione della variante al piano regolatore del sistema portuale. Inoltre, vi si stabilisce che le procedure autorizzative semplificate di cui agli articoli 9, 10 e 11 possono essere applicate anche ai procedimenti amministrativi in corso alla data di entrata in vigore del decreto in questione, su richiesta del proponente il progetto. Vengono, successivamente, previste una serie di sanzioni per i soggetti che effettuano attività di vendita di gas naturale, anche sotto forma di GNL o GNC a clienti finali, qualora i soggetti stessi non abbiano la relativa autorizzazione e non siano iscritti nell'elenco dei soggetti abilitati alla vendita di gas naturale a clienti finali;

al momento, la diffusione delle auto elettriche è pesantemente rallentata non dalla mancanza di colonnine di ricarica, ma da barriere psicologiche e tecnologiche che attualmente rendono incerto e limitano il mercato;

il principale è che l'auto elettrica, pur riducendo il costo dei consumi, non presenta ancora un costo complessivo di vita del veicolo sufficientemente attrattivo in contropartita agli svantaggi che offre in termini di flessibilità e incertezza di mobilità. Il prezzo di acquisto del veicolo elettrico, su cui pesa il costo ancora elevato delle batterie, ha un impatto determinante nelle scelte di un consumatore che non sempre considera o non è in grado di considerare appieno i costi di esercizio;

altro tema è la scarsa autonomia della batteria elettrica che non permette un'elevata flessibilità negli spostamenti. La « *Range Anxiety* » è tra i freni maggiori alla diffusione dei veicoli elettrici. A tali limitazioni si aggiunge una maggiore difficoltà nel gestire le operazioni quotidiane di ricarica soprattutto in caso di ricarica veloce che prevede un connettore e un cavo particolarmente pesante;

in linea generale si apprezzano tutti gli sforzi ad istituire strategie nazionali alternative all'utilizzo del greggio e conseguentemente l'introduzione di una strategia nazionale sul GNL, elettrificazione diffusa e uso dell'idrogeno. Allo stesso tempo andrebbe però specificato che tali strategie di implementazione avvengano in un regime di piena concorrenza non avvantaggiando alcuni soggetti che potrebbero risultare monopolisti di alcuni servizi, come ad esempio Enel nel settore della realizzazione dei punti di ricarica;

alla luce di quanto precede esprime parere positivo con le seguenti condizioni:

si evidenzia la necessità di garantire in tutti gli aspetti dello schema di decreto il principio di neutralità tecnologica tra i vari combustibili alternativi, eliminando

ogni riferimento a specifici combustibili alternativi. In particolare, con riferimento all'articolo 18, comma 9, che impone alle pubbliche amministrazioni, nonché agli enti ivi indicati, situati nelle province ad alto tasso di inquinamento e al momento della sostituzione del rispettivo parco autoveicoli l'obbligo di acquistare almeno il 25 per cento di veicoli a GNC, GNL ed elettrici, si segnala l'esigenza di evitare l'individuazione di specifiche tipologie di alimentazione, ritenendosi preferibile un richiamo onnicomprensivo a « veicoli a combustibili alternativi »;

si richiama l'opportunità di definire con maggiore esaustività e trasparenza il quadro di incentivazione fiscale o parafiscale legato all'ambito di applicazione dello schema di decreto, nonché qualsiasi eventuale sussidio, sia di natura diretta che indiretta, specificandone il destinatario, la natura e l'eventuale impatto sulla componente A3 della bolletta e comunque garantendo un'adeguata ed equilibrata ripartizione di qualsiasi incentivo tra i vari combustibili alternativi o settori trasportistici collegato all'implementazione della direttiva nel nostro Paese. In generale gli investimenti sui punti di ricarica e più in generale sullo sviluppo dei combustibili di cui al presente schema di decreto andrebbero attentamente valutati anche in termini di impatto sulla bolletta elettrica e gli eventuali oneri per i cittadini;

e con le seguenti osservazioni:

a valutare l'introduzione di misure volte a garantire l'evoluzione tecnologica delle auto presenti sul mercato a partire dal 2018 che porteranno l'autonomia effettiva del veicolo elettrico dagli attuali circa 100 km a più di 300 km, giustificando quindi l'installazione di punti di ricarica a largo raggio;

si segnala l'esigenza di chiarire la definizione di veicolo elettrico di cui all'articolo 2 dello schema di decreto legislativo, chiarendo in particolare se tale definizione include, o meno, anche i vei-

coli ibridi non a ricarica esterna, che dunque non necessitano di un'infrastruttura di ricarica;

all'articolo 2, comma 1, lettera *f*) sostituire le parole « di trasmissione » con la parola « elettrica »;

quanto all'articolo 2, comma 1, lettera *g*), si ritiene che la definizione di « punto di ricarica o di rifornimento accessibile al pubblico » ivi indicata possa ingenerare confusione, segnalando l'opportunità di una formulazione più aderente al testo della direttiva;

all'articolo 3, comma 5, andrebbe esplicitato che il quadro strategico nazionale possa tenere conto modulandole al proprio interno, delle singole componenti di fornitura, favorendo quelle maggiormente sostenibili dal punto di vista ambientale;

all'articolo 4, comma 7, si valuti l'opportunità di precisare che occorre dotare di sistemi di misurazione intelligenti il punto di connessione della stazione di

ricarica alla rete pubblica e non anche i singoli punti di ricarica all'interno della medesima stazione;

per la costruzione delle infrastrutture di ricarica elettrica lungo la rete autostradale, si ritiene opportuno affidare direttamente ai concessionari autostradali, a loro spese, la realizzazione e l'assegnazione delle aree per le stazioni di ricarica, mediante procedure competitive, trasparenti ed aperte al mercato. Ciò al fine di garantire tempi e risorse certe per la copertura della rete e condizioni concorrenziali e non discriminatorie per l'accesso dei vari operatori, come già avviene per l'installazione e l'assegnazione delle aree di rifornimento dei combustibili tradizionali;

all'articolo 9, si valuti l'opportunità di integrare la norma prevedendo di far precedere la decisione di investimento con una analisi costi/benefici di un soggetto terzo e indipendente quale l'AEEGSI, che consenta di verificare la sostenibilità economica di tali interventi e quindi la coerenza con le finalità espressamente enunciate dal medesimo articolo.

ALLEGATO 3 »

ALLEGATO 1

7-00773 Arlotti: Misure a favore del cicloturismo.**RISOLUZIONE APPROVATA**

Le Commissioni IX e X,

premessi che:

L'Italia si conferma primo produttore europeo di biciclette in Europa con 2.728.600 esemplari prodotti nel 2014, in crescita del 2,1 per cento sull'anno precedente;

sono presenti in Italia circa 25 milioni di biciclette con 12 milioni di ciclisti che usano frequentemente le due ruote: dal rapporto Isfort Audimob (2014) sulla mobilità degli italiani si rileva che la domanda di mobilità abbia preferito più spostamenti a piedi (15,9 per cento), in bici (3,8 per cento) e anche con il mezzo pubblico (10,8 per cento), mentre il mezzo privato perde il 3,6 per cento rispetto al 2013. La bicicletta aumenta le sue quote modali in tutte le ripartizioni territoriali: Nord-Ovest +0,4 per cento, Nord-Est +0,9 per cento, Centro +0,9 per cento e Mezzogiorno +1 per cento. Gli amanti della bicicletta raddoppiano le percorrenze rispetto ai pedoni, si muovono su itinerari intorno ai 4 km con una velocità media di circa 16 km/h;

l'utilizzo della bicicletta, ossia il cicloturismo può rappresentare un'importante leva economica per il turismo nazionale: secondo dati Enit infatti, il ritorno economico del cicloturismo ha una potenzialità di 3,2 miliardi di euro di fatturato all'anno;

nel 2013-2014 circa 450 mila cicloturisti hanno visitato l'Italia e il settore ha prodotto un giro d'affari da 44 miliardi di euro e circa 20 milioni di pernottamenti nelle strutture ricettive;

le destinazioni cicloturistiche italiane più richieste sono Toscana, Veneto, Trentino & Dolomiti, Emilia-Romagna, Lago di Garda, visitate non solo nei mesi estivi, ma anche in quelli immediatamente precedenti e successivi (ovvero marzo e aprile, settembre e ottobre);

i cicloturisti in Italia sono per il 61 per cento stranieri (soprattutto tedeschi, inglesi, scandinavi, olandesi, svizzeri, ma anche americani, australiani e canadesi) e 39 per cento italiani; il profilo del cicloturista verso l'Italia è quello di un turista di livello economico e culturale medio-alto, per il 48 per cento si tratta di coppie, per il 28 per cento famiglie e il 14 per cento gruppi e l'età media è 40-45 anni;

le strutture scelte dai cicloturisti sono generalmente dotate di standard e livelli di comfort medio-alti, da 3 stelle in su: la preferenza va a quelle alberghiere (20,5 per cento), agriturismo 19,5 per cento, B&B 18,5 per cento, appartamento 14 per cento, campeggio 8,5 per cento, camper (11 per cento);

particolare rilievo nell'offerta turistica dedicata a questo segmento hanno i *bike hotels* e gli alberghi *bike friendly*, generalmente uniti in consorzi, che dedicano servizi specifici ai cicloturisti;

le numerose manifestazioni di cicloturismo e amatoriali italiane (Nove Colli in Romagna, Maratona des Dolomites, Granfondo delle 5 Terre, solo per citarne alcune) vedono la partecipazione di migliaia di ciclisti e in molti casi rappresentano un veicolo promozionale straordinario producendo un forte indotto

turistico grazie alle specificità e alle caratteristiche del prodotto che viene promosso;

la promozione e lo sviluppo dell'uso della bicicletta sia per gli spostamenti quotidiani (casa, scuola, lavoro e servizi), sia per le attività turistico-ricreative (cicloturismo) sono temi particolarmente presenti nel dibattito politico sia a livello nazionale che locale: ad esempio, la proposta di legge C. 2305 « Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica », abbinata ad altre 5 proposte di legge in materia, prevede disposizioni sulla mobilità ciclistica, specie per quanto riguarda le competenze degli enti locali, l'intermodalità bici e trasporto pubblico locale e la classificazione delle ciclovie;

se il costo previsto per una pista ciclabile può arrivare fino a 400 euro al metro, studi internazionali dimostrano che ogni euro investito in questo settore ne restituisce 4 o 5 alla collettività in meno di tre anni;

a livello europeo esiste il progetto EuroVelo, la rete ciclabile europea, teso a sviluppare una rete di 12 itinerari-ciclabili di lunga percorrenza attraverso tutto il continente europeo che prevede oltre 70.000 chilometri di rete ciclabile di cui più di 40.000 chilometri già in essere;

dentro EuroVelo, l'Italia attraverso l'Enit partecipa a EuroVelo8, la pista ciclabile del Mediterraneo che vede cooperare un *network* transnazionale di 13 *partner*, ed è interessata per una lunghezza di 965 chilometri;

la delibera del CIPE n. 1/2001 del 10 febbraio 2001, individua la Rete nazionale di percorribilità ciclistica (RNPC)-Bicitalia quale rete infrastrutturale di livello nazionale integrata nel sistema della rete ciclabile transeuropea EuroVelo e la dichiara di interesse strategico nazionale;

il decreto-legge n. 83/2014 (cosiddetto *Art-bonus*) ha previsto l'adozione di un piano straordinario della mobilità tu-

ristica e la convocazione da parte del Ministero per i beni e le attività culturali e il turismo (MiBACT) di apposite conferenze di servizi per semplificare e velocizzare il rilascio di atti autorizzativi di varia natura relativi alla realizzazione di circuiti nazionali di eccellenza;

il cicloturismo, che muove ogni anno in Europa oltre 10 milioni di persone, può essere incrementato e valorizzato in Italia attraverso l'utilizzo di un sistema di reti ciclabili a diversi livelli che, partendo dall'implementazione e dalla manutenzione delle reti esistenti di percorribilità ciclistica, consentano di offrire percorsi e luoghi che siano meta per i cicloturisti;

una rete nazionale dei percorsi naturalistici e culturali per le due ruote insieme al potenziamento e alla valorizzazione dei *bike hotel* potenzierebbe l'offerta turistica per i cicloamatori attraverso la creazione di pacchetti turistici completi con percorsi costituiti da luoghi di ristoro e di accoglienza, punti di assistenza tecnica, proposte culturali e percorsi enogastronomici;

la realizzazione di ciclovie di media e lunga percorrenza a fini prevalentemente ricreativi e turistici sta diventando una esigenza sempre più sentita dalle amministrazioni a vari livelli, presso le quali va crescendo di giorno in giorno la consapevolezza della necessità di valorizzare i propri territori all'insegna della sostenibilità: a livello nazionale esiste la proposta di rete ciclabile nazionale Bicitalia, un *network* nazionale che considera esclusivamente gli ambiti di collegamento di grande respiro, ovvero itinerari, ad uso della bicicletta di dimensione sovragionale o di collegamento con i Paesi confinanti;

in alcune regioni vi è una forte attività sul tema della mobilità ciclistica, ma sembrerebbe emergere il bisogno di coordinamento attraverso una cabina di regia che provveda a gestire più aree di azione, tra le quali i finanziamenti, l'omogeneità realizzativa, la valorizzazione

dei territori più vocati; nuovi club di prodotto dedicati, segnaletica cicloturistica, pubblicazioni, cartografie e intermodalità con il treno,

impegnano il Governo:

a favorire, sostenere e sviluppare le potenzialità del cicloturismo con attività di promo-commercializzazione che coinvolgano la filiera costituita da Enit, APT regionali, Unioni di prodotto e consorzi, valorizzando l'offerta turistica di prodotti e pacchetti specifici, promuovendo le manifestazioni e gli eventi già esistenti e favorendo la costruzione di offerte tematiche differenti integrate lungo uno stesso percorso o differenziate per percorsi e legate al paesaggio, all'archeologia, ai beni culturali, ai pellegrinaggi, all'enogastronomia;

a costruire sinergie a livello nazionale con il coordinamento del MiBACT e il coinvolgimento degli operatori del settore del turismo, stanziando risorse specifiche e favorendo strategie di promozione del settore del cicloturismo nazionale e dei percorsi sovraregionali che tengano conto della percezione del nostro Paese da parte degli stranieri;

a favorire i processi di digitalizzazione delle informazioni e delle caratteristiche dei percorsi e dei luoghi interessati al cicloturismo;

ad inserire all'interno della rete nazionale delle ciclovie turistiche i percorsi e i progetti di Bicitalia e EuroVelo monitorando lo stato di avanzamento dei lavori e delle priorità così come individuate dall'articolo 1, comma 640, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, e dall'articolo 1, comma 145, della legge 11 dicembre 2016, n. 232.

(8-00213) « Arlotti, Gandolfi, Benamati, Braga, Borghi, Senaldi, Amato, Narduolo, Capone, Petrini, Terrosi, Giacobbe, Camani, Moretto, Stella Bianchi, Lodolini, Antezza, Romanini, Patriarca, Sbroliini, Carloni, Marco Di Maio, Scuvera, Patrizia Maestri, Cominelli, Paola Boldrini, Galperti, Gadda, Mura, Cani, Giovanna Sanna, Zardini, Folino, Castricone, Fossati, Montroni, Cenni, Iori, Lattuca, Donati, Brandolin, Ascani, Cova, Tentori ».

ALLEGATO 2

7-01110 Polidori: Misure a favore del cicloturismo.**RISOLUZIONE APPROVATA**

Le Commissioni IX e X,
premessi che:

L'Italia è tra i principali produttori europei di biciclette; nel nostro Paese circolano circa 25 milioni di unità; l'Ancma (associazione di categoria dei produttori di bici e accessori) ha pubblicato gli ultimi dati del mercato della bici relativi al 2015, evidenziando che, dopo un positivo bilancio nella produzione italiana di biciclette, nel 2014, con un aumento del 6,6 per cento, nel 2015, il mercato della bicicletta è tornato nuovamente a scendere, registrando una diminuzione del 2,86 per cento nelle vendite, che quindi tornano al di sotto della soglia minima di 1,6 milioni di unità vendute;

in particolare, risultano diminuite le vendite delle biciclette tradizionali, mentre si registra una consistente crescita nella vendita del numero di biciclette a pedalata assistita (+9,83 per cento) che, con 56.189 unità, rappresentano il 3,5 per cento del totale delle biciclette vendute in Italia;

al di là dei dati economici relativi alla produzione, nell'anno del consolidamento della ripresa della domanda di mobilità, il fronte delle scelte modali degli italiani ha registrato una decisa spinta verso le soluzioni di trasporto più ecologiche e sostenibili;

in un quadro generale di incremento degli spostamenti per tutti i modi di trasporto, le percorrenze a piedi e in bicicletta, in particolare, sono aumentate

di oltre un quarto in un solo anno, invertendo un *trend* negativo che si prolungava dal 2008;

come risulta dal 12o Rapporto Isfort Audimob per il 2014, il monitoraggio degli spostamenti effettuati a piedi o in bicicletta evidenzia una forte spinta complessiva della mobilità non motorizzata, in particolare nelle aree urbane (+25 per cento di percorrenze nel 2014), invertendo un lungo ciclo negativo. Allo stesso tempo, la quota modale della mobilità ecologica nelle città ha ripreso a salire, dopo diversi anni, attestandosi al 28,1 per cento;

nella suddivisione tra spostamenti a piedi e spostamenti in bicicletta, il 2014 segna un ulteriore incremento della quota modale della bici, in particolare negli ambiti urbani: si passa infatti dal 4,7 per cento del 2013 al 5,3 per cento del 2014, con un valore relativo alla mobilità ciclistica che torna ai livelli del 2008;

il cosiddetto cicloturismo, o turismo in bicicletta, individua quella tipologia di viaggi itineranti o gite giornaliere, senza finalità agonistiche, lungo percorsi prevalentemente agevoli, su strade a scarso traffico o riservate alle biciclette (ciclopiste). Il cicloturismo è una proposta turistica che offre un contatto diretto con l'ambiente circostante, con la possibilità di approfondire la cultura e le tradizioni, ad una velocità a misura d'uomo che consente di «vivere» i percorsi, sostandovi per visita, ristoro, ospitalità;

si tratta quindi di una tipologia di turismo certamente sostenibile, perché

preserva l'ambiente e che può costituire un importante volano economico per tutto il turismo nazionale;

attualmente, il cicloturismo è un valore aggiunto poco considerato per il turismo nel nostro Paese, ma se adeguatamente supportato potrebbe risolvere i problemi di numerosi operatori turistici, specialmente nei periodi di bassa stagione, come la primavera o l'autunno, periodi ideali per praticare il cicloturismo;

in Italia, i cicloturisti sono per la maggior parte stranieri, provenienti dal Nord Europa, tedeschi, inglesi, scandinavi, ma anche americani, dove è maggiormente radicata una cultura del turismo sostenibile, che comprenda anche il cicloturismo;

larga parte dei cicloturisti sono ricompresi nella fascia di età tra i 25 e i 49 anni. La maggior parte di essi viaggia in coppia, ma ci sono anche famiglie e talvolta gruppi superiori a quattro persone, con comitive che possono superare le trenta persone; generalmente, il cicloturista fa parte della cosiddetta « classe media », superando così completamente l'immagine del cicloturismo come vacanza « economica », scelta da chi non può « permettersi un altro tipo di viaggio »;

le località turistiche italiane più richieste per il cicloturismo si trovano in Piemonte, Trentino Alto Adige, Toscana ed Emilia-Romagna e vengono visitate, a scopo di cicloturismo, non solo in piena estate ma anche in primavera e autunno;

da un paio d'anni è realtà il progetto della Federazione italiana amici della bicicletta: « Bicalia ». Si tratta di una mappa aggiornata della rete di ciclovie nazionali che include circa 18 mila chilometri di strade ciclabili (10 mila mappati), 18 itinerari e 50 ciclovie di qualità; Bicalia è un *network* che prende in considerazione i collegamenti molto ampi, sovraregionali; a livello europeo, la corrispondente di Bicalia è « Eurovelo », un grande reticolato ciclabile sviluppato dalla European Cyclists Federation: 70 mila chilometri di strade, tutte con infrastrutture

standardizzate, che consentono, volendo, di recarsi da un Paese all'altro, utilizzando esclusivamente la bicicletta;

esistono diverse iniziative di cicloturismo in numerose località italiane (ad esempio il Granfondo dell'Appennino in Liguria, e la Maratona *des Dolomites*), a cui partecipano ogni anno migliaia di ciclisti, oltreché cicloamatori; tali appuntamenti producono un importante indotto turistico, grazie alla forte visibilità che viene data ai territori nei quali si svolgono le corse;

il cicloturismo muove ogni anno in tutta Europa oltre 10 milioni di persone; è necessario pertanto favorirne la promozione e la valorizzazione, attraverso uno sviluppo di reti ciclabili a vari livelli, che parta dalla manutenzione delle reti già esistenti e consenta agli appassionati di fruire di percorsi e luoghi che avranno un sicuro ritorno economico;

in grande espansione nel mondo dell'offerta turistica risultano i cosiddetti *bike hotels* e gli alberghi *bike friendly*, spesso uniti in consorzi, che dedicano strutture specifiche ai cicloamatori;

la delibera del Cipe n. 1 del 10 febbraio 2001 ha individuato la Rete nazionale di percorribilità ciclistica (Rnpc) – Bicalia quale rete infrastrutturale a livello nazionale, integrata nella rete transeuropea Eurovelo, dichiarandola di interesse strategico nazionale,

impegnano il Governo:

ad assumere iniziative per prevedere lo stanziamento di risorse specifiche da destinare alla valorizzazione e alla promozione del settore del cicloturismo, coinvolgendo l'intera filiera turistica, dando particolare rilievo alle iniziative e agli eventi già esistenti;

a sostenere tutte le attività legate al settore del cicloturismo, anche attraverso la valorizzazione dell'offerta turistica e

favorendo le proposte di pacchetti turistici specifici, in piena collaborazione con gli enti locali coinvolti;

ad inserire all'interno della rete nazionale delle ciclovie turistiche i percorsi e i progetti di Bicalia e EuroVelo monitorando lo stato di avanzamento dei

lavori e delle priorità così come individuate dall'articolo 1, comma 640 della legge 28 dicembre 2015, n. 208, e dall'articolo 1, comma 145, della legge 11 dicembre 2016, n. 232.

(8-00214)

« Polidori, Biasotti ».

ALLEGATO 3

7-01142 Abrignani: Misure a favore del cicloturismo.**RISOLUZIONE APPROVATA**

Le Commissioni IX e X,

premesso che:

l'Italia rappresenta il primo produttore di biciclette in Europa;

seppur con una flessione nel 2015 rispetto al 2014 il volume di esemplari prodotti fa sì che il nostro Paese sia ancora *leader* sia nella produzione di biciclette che nella produzione di tutta la componentistica correlata;

il 2015 ha visto anche una crescita del numero di biciclette a pedalata assistita vendute (+9,83 per cento) che, con 56.189 unità, rappresentano ancora solo il 3,5 per cento del totale delle biciclette vendute nel nostro Paese;

sono presenti in Italia più di 24 milioni di biciclette con circa 10 milioni di ciclisti che usano frequentemente le due ruote;

l'utilizzo della bicicletta, ossia il cicloturismo può rappresentare un'importante leva economica per il turismo nazionale: secondo dati Enit infatti, il ritorno economico del cicloturismo ha una potenzialità che supera i 3 miliardi di euro di fatturato all'anno;

le destinazioni cicloturistiche italiane più richieste sono quelle dove sono presenti maggiori servizi ad uso del ciclista come, ad esempio, l'Emilia-Romagna ed il Veneto;

i cicloturisti in Italia sono per il 61 per cento stranieri e il 39 per cento italiani;

le strutture scelte dai cicloturisti sono generalmente dotate di standard e livelli di comfort medio alti;

particolare rilievo nell'offerta turistica dedicata a questo segmento hanno i *bike hotel* e gli alberghi *bike friendly*, generalmente uniti in consorzi, che dedicano servizi specifici ai cicloturisti;

le numerose manifestazioni di cicloturismo e amatoriali italiane vedono la partecipazione di migliaia di ciclisti e in molti casi rappresentano un veicolo promozionale straordinario, producendo un forte indotto turistico grazie alle specificità e alle caratteristiche del prodotto che viene promosso;

la realizzazione di ciclovie di media e lunga percorrenza a fini prevalentemente ricreativi e turistici sta diventando una esigenza sempre più sentita dalle amministrazioni a vari livelli, presso le quali va crescendo di giorno in giorno la consapevolezza della necessità di valorizzare i propri territori all'insegna della sostenibilità,

impegnano il Governo:

a valorizzare il cicloturismo attraverso specifici accordi con enti locali e associazioni del settore;

ad assumere iniziative per potenziare la rete informativa lungo i percorsi ciclo-turistici esistenti;

a sostenere gli sforzi per la messa in sicurezza e la manutenzione delle ciclovie;

a sostenere i progetti volti a trasformare le linee ferroviarie dismesse, ove non interessate da progetti diversi, in ciclovie turistiche.

(8-00215)

« Abrignani, Sottanelli ».