

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE LEGISLATIVA:

Sulla pubblicità dei lavori	187
Modifiche al codice della navigazione in materia di responsabilità dei piloti dei porti e disposizioni in materia di servizi tecnico-nautici. C. 2721 Tullo ed altri (<i>Seguito della discussione e conclusione – Approvazione</i>)	188
ALLEGATO 1 (<i>Correzioni di forma</i>)	195

SEDE CONSULTIVA:

Misure per il sostegno e la valorizzazione dei comuni con popolazione fino a 5.000 abitanti e dei territori montani e rurali, nonché disposizioni per la riqualificazione ed il recupero dei centri storici. Ulteriore testo unificato C. 65 Realacci e C. 2284 Terzoni (Parere alle Commissioni riunite V e VIII) (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con condizioni</i>)	188
ALLEGATO 2 (<i>Proposta di parere del relatore</i>)	196
ALLEGATO 3 (<i>Parere approvato</i>)	199

SEDE REFERENTE:

Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica. C. 2305 Decaro ed altri, C. 73 Realacci ed altri, C. 111 Bratti ed altri, C. 2566 Cristian Iannuzzi ed altri, C. 2827 Scotto ed altri, C. 3166 Busto ed altri (<i>Seguito dell'esame e rinvio – Adozione del testo base</i>)	190
ALLEGATO 4 (<i>Nuovo testo C. 2305 adottato come testo base</i>)	202

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante definizione dei criteri di privatizzazione e delle modalità di dismissione di una ulteriore quota della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze nel capitale di Poste italiane Spa. Atto n. 312 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio</i>)	191
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	194

SEDE LEGISLATIVA

Mercoledì 29 giugno 2016. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 14.30.

Sulla pubblicità dei lavori.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che, ai sensi dell'articolo 65, comma 2, del regolamento, la pubblicità delle sedute per la discussione in sede legislativa è assicurata anche mediante la pubblicazione di un resoconto stenografico e la trasmissione attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Modifiche al codice della navigazione in materia di responsabilità dei piloti dei porti e disposizioni in materia di servizi tecnico-nautici.

C. 2721 Tullo ed altri.

(Seguito della discussione e conclusione – Approvazione).

La Commissione prosegue la discussione del provvedimento, rinviata nella seduta del 14 giugno 2016.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che, entro il termine fissato alle ore 15 del 16 giugno, non sono stati presentati emendamenti riferiti al testo adottato dalla Commissione come testo base (*vedi Bollettino delle Giunte e delle Commissioni del 14 giugno 2016*). Non essendoci deputati che intendono intervenire, pone in votazione l'articolo 1.

La Commissione approva l'articolo 1.

Michele Pompeo META, *presidente*, non essendoci deputati che intendono intervenire, pone in votazione l'articolo 2.

La Commissione approva l'articolo 2.

Michele Pompeo META, *presidente*, non essendoci deputati che intendono intervenire, pone in votazione l'articolo 3.

La Commissione approva l'articolo 3.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che non sono stati presentati ordini del giorno. Avverte altresì che il relatore ha predisposto una proposta di correzioni di forma (*vedi allegato 1*).

Michele MOGNATO (PD), *relatore*, illustra la proposta di correzioni di forma.

La Commissione approva la proposta di correzioni di forma del relatore (*vedi allegato 1*).

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che, se non vi sono obiezioni, in caso di

approvazione la presidenza si intende autorizzata al coordinamento formale del testo.

La Commissione acconsente.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO ribadisce la piena condivisione del Governo riguardo ai contenuti del provvedimento, già espressa nel corso dell'esame.

Michele Pompeo META, *presidente*, dà conto delle sostituzioni, avvertendo che il deputato Alan Ferrari sostituisce la deputata Magda Culotta.

Indice quindi la votazione nominale sul testo di cui si è concluso l'esame.

La Commissione approva, con votazione nominale finale, il testo della proposta di legge C. 2721 Tullo ed altri, come modificato dalle correzioni di forma apportate.

La seduta termina alle 14.40.

N.B.: Il resoconto stenografico della seduta è pubblicato in un fascicolo a parte.

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 29 giugno 2016. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 14.40.

Misure per il sostegno e la valorizzazione dei comuni con popolazione fino a 5.000 abitanti e dei territori montani e rurali, nonché disposizioni per la riqualificazione ed il recupero dei centri storici.

Ulteriore testo unificato C. 65 Realacci e C. 2284 Terzoni.

(Parere alle Commissioni riunite V e VIII).

(Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con condizioni).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 21 giugno.

Andrea FERRO (PD), *relatore*, formula una proposta di parere favorevole con condizioni (*vedi allegato 2*).

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD) nel condividere la proposta di parere formulata dal relatore, in relazione alla condizione 4) del dispositivo sottolinea l'opportunità che la Commissione evidenzi l'esigenza che, nel processo di riorganizzazione del servizio postale, si possa procedere, in condizioni di particolare sofferenza dei territori, come nel caso dei comuni montani, anche alla riapertura di uffici postali già chiusi.

Franco BORDO (SI-SEL) riguardo alla condizione 4) del dispositivo, giudica la formulazione che rinvia al contratto di programma troppo vincolante, ritenendo invece preferibile che gli enti locali possano avanzare proposte alla società fornitrice del servizio postale universale anche al di fuori delle procedure previste dal contratto di programma stesso.

Diego DE LORENZIS (M5S) intervenendo anch'egli in riferimento alla condizione n. 4) del dispositivo, giudica opportuno introdurre nella proposta di parere la seguente osservazione: «valuti la Commissione di merito una modifica dell'articolo 9 comma 2, permettendo al fornitore del servizio universale di valutare le proposte di iniziative avanzate dai piccoli comuni al fine di migliorare il servizio postale, ma disponendo che le valutazioni debbono essere tutte corredate da motivazioni. Delle medesime iniziative e delle valutazioni effettuate sia data informazione, a cura dello stesso fornitore del servizio universale, al Ministero dello Sviluppo economico e all'Autorità per le Garanzie nelle Comunicazioni, fermo restando l'obbligo per questi ultimi di pubblicare tali informazioni entro quindici giorni dal recepimento delle stesse sui propri siti istituzionali.». In sostanza giudica opportuno che si chieda che la società Poste italiane motivi adeguatamente le ragioni di una eventuale valutazione negativa su una propo-

sta pervenuta dall'ente locale e ne dia adeguata pubblicità sul proprio sito *internet*.

Michele Pompeo META, *presidente*, riguardo alla riapertura degli uffici postali nei territori più disagiati, ritiene opportuno che il parere contenga un inciso al riguardo, essendo la Commissione da tempo impegnata su tale tema.

Andrea FERRO (PD), *relatore*, nel concordare con le considerazioni del presidente, ritiene opportuno accogliere le richieste formulate dai colleghi intervenuti nel dibattito. Riguardo alla richiesta formulata dal collega Bordo, sottolinea che il riferimento al contratto di programma dipende dal fatto che esso già prevede un'interlocuzione tra la società fornitrice del servizio postale universale e i territori, che possono far pervenire le proprie valutazioni che la società è obbligata a tenere in considerazione. Propone pertanto di non fare stretto riferimento alle procedure bensì alle modalità in esso stabilite. Riguardo a quanto richiesto dal collega De Lorenzis, ritiene condivisibile che venga data una motivazione dalla società fornitrice del servizio postale anche rispetto al mancato accoglimento delle proposte che provengono dai territori e ritiene che l'effetto di assicurare la conoscenza di tali motivazione possa essere conseguito prevedendo la trasmissione delle stesse agli enti locali interessati, che potranno poi attivare le procedure di pubblicità che ritengono opportune.

Chiede pertanto una breve sospensione della seduta per riformulare la proposta di parere nel senso indicato.

La seduta, sospesa alle 14.55, è ripresa alle 15.

Andrea FERRO (PD), *relatore*, alla luce delle considerazioni emerse nel corso del dibattito, presenta una riformulazione della propria proposta di parere favorevole con condizioni (*vedi allegato 3*).

La Commissione approva la proposta di parere favorevole del relatore con condizioni, come riformulata (*vedi allegato 3*).

Michele Pompeo META, *presidente*, sottolinea che la proposta di parere come riformulata è stata approvata all'unanimità.

La seduta termina alle 15.10.

SEDE REFERENTE

Mercoledì 29 giugno 2016. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 15.10.

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

C. 2305 Decaro ed altri, C. 73 Realacci ed altri, C. 111 Bratti ed altri, C. 2566 Cristian Iannuzzi ed altri, C. 2827 Scotto ed altri, C. 3166 Busto ed altri.

(Seguito dell'esame e rinvio – Adozione del testo base).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 1° luglio 2015.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Paolo GANDOLFI (PD), *relatore*, fa presente che il Comitato ristretto ha svolto un lavoro assai proficuo, pervenendo alla definizione di un testo che per la prima volta assegna una centralità piena ad un tema a suo avviso di grande rilevanza, quello della mobilità ciclistica, da inquadrarsi nell'ambito del tema più ampio della mobilità sostenibile, attribuendo una competenza specifica al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Sottolinea, infatti, che il testo

prevede una programmazione nazionale stabile e una pianificazione pluriennale relativa alla realizzazione della rete ciclabile nazionale denominata Bicitalia, nonché una programmazione regionale e locale che promuova una mobilità urbana sostenibile, attraverso la promozione di un uso sicuro della bicicletta e dell'intermodalità di tale mezzo di trasporto con i mezzi utilizzati per il trasporto pubblico locale. Al riguardo sottolinea la gravissima condizione in cui versa la mobilità urbana nel Paese e l'esigenza che il legislatore nazionale promuova strumenti di mobilità che siano efficaci, ma anche compatibili sotto il profilo ambientale. In ultimo, evidenzia l'importante lavoro di coordinamento svolto con la Commissione Ambiente, a sua volta impegnata nell'esame di un provvedimento volto a promuovere la mobilità dolce, in modo da definire perimetri di operatività delle due Commissioni distinti e non sovrapponibili.

Propone quindi che il nuovo testo della proposta di legge C. 2305, come definito in esito ai lavori del Comitato ristretto, venga adottato come testo base per il prosieguo dell'esame in sede referente.

Michele Pompeo META, *presidente*, pone in votazione la proposta del relatore di adottare come testo base, per il seguito dell'esame in sede referente, il nuovo testo della proposta di legge C. 2305 predisposto dal Comitato ristretto (*vedi allegato 4*).

La Commissione delibera di adottare come testo base il nuovo testo predisposto dal Comitato ristretto (*vedi allegato 4*).

Michele Pompeo META, *presidente*, propone di fissare il termine degli emendamenti a mercoledì 6 luglio, alle ore 10.

La Commissione concorda.

Michele Pompeo META, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad una successiva seduta.

La seduta termina alle 15.15.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 29 giugno 2016. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 15.15.

Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante definizione dei criteri di privatizzazione e delle modalità di dismissione di una ulteriore quota della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze nel capitale di Poste italiane Spa.

Atto n. 312.

(Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio).

La Commissione inizia l'esame dello schema di decreto in oggetto.

Vincenzo GAROFALO (AP), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata a esprimere il parere sullo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante determinazione dei criteri di privatizzazione e delle modalità di alienazione della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze nel capitale di Poste italiane Spa (Atto n. 312).

Ricorda che lo schema di decreto è predisposto ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge n. 481 del 1995 (Norme per la concorrenza e la regolazione dei servizi di pubblica utilità. Istituzione delle Autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità). Tale disposizione prevede che per la privatizzazione dei servizi di pubblica utilità, il Governo definisca i criteri per la privatizzazione di ciascuna impresa e le relative modalità di dismissione e li trasmetta al Parlamento ai fini dell'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari.

Sulle modalità di privatizzazione, la premessa richiama anche il decreto-legge n. 332 del 1994 (Norme per l'accelerazione delle procedure di dismissione di partecipazioni dello Stato e degli enti pubblici in società per azioni) e, in par-

ticolare, l'articolo 1, comma 2 del decreto che prevede che l'alienazione delle partecipazioni detenute dallo Stato sia effettuata con modalità trasparenti e non discriminatorie, finalizzate alla diffusione tra il pubblico dell'azionariato, individuate con decreto del presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle attività produttive.

Lo schema di decreto in esame va letto alla luce sia del completamento del collocamento sul mercato di una quota significativa di Poste italiane spa, avvenuta nel corso del 2015, sia del recentissimo decreto del Ministero dell'economia e delle finanze del 25 maggio 2016, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 21 giugno 2016, che ha conferito a Cassa depositi e prestiti il 35 per cento delle azioni di Poste italiane spa.

Con riferimento al collocamento sul mercato di Poste italiane spa, ricorda che la procedura era stata avviata nel 2014 con la presentazione al Parlamento dell'Atto del Governo n. 77, titolato in forma identica allo schema oggi all'esame, sul quale la Commissione si è espressa il 26 marzo 2014. Il conseguente decreto del Presidente del Consiglio dei ministri aveva disposto l'alienazione di una quota della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze in Poste italiane in modo tale da consentire comunque il mantenimento di una partecipazione dello Stato al capitale di Poste italiane non inferiore al 60 per cento. L'operazione di cessione si è svolta attraverso un'offerta pubblica di vendita rivolta al pubblico dei risparmiatori italiani (inclusi i dipendenti) e a investitori istituzionali nazionali ed esteri di circa il 35,30 per cento del capitale sociale di Poste Italiane S.p.A. L'offerta globale di vendita di azioni ordinarie di Poste italiane finalizzata alla quotazione sul mercato telematico azionario di Borsa Italiana SpA si è conclusa il 23 ottobre 2015. La data di inizio delle negoziazioni delle azioni ordinarie della Società è stata il 27 ottobre 2015.

Con riferimento alla cessione a Cassa depositi e prestiti spa del 35 per cento delle azioni di Poste Italiane da parte del Ministero dell'economia e delle finanze, si precisa che essa è avvenuta a fronte di uno specifico aumento di capitale riservato al Ministero dell'economia e finanze in Cassa depositi e prestiti. L'articolo 1 del decreto ministeriale autorizza infatti il Dipartimento del Tesoro a sottoscrivere l'aumento a pagamento del capitale di Cassa depositi e prestiti società per azioni (CDP), riservato al Ministero dell'economia e delle finanze, per un importo di complessivi 2,9 miliardi di euro. L'aumento di capitale viene sottoscritto e liberato mediante il conferimento a Cassa depositi e prestiti di 457.138.500 azioni ordinarie di Poste Italiane S.p.A., pari al 35 per cento del capitale della stessa Società. A seguito di questo aumento di capitale la partecipazione del Ministero dell'economia e delle finanze in Cassa Depositi e Prestiti passa dall'80,1 per cento circa del capitale sociale all'82,77 per cento circa del capitale sociale. Si precisa che la partecipazione al capitale di Poste sarà assegnata alla gestione separata di Cassa depositi e prestiti, ma l'attività di indirizzo e di gestione continuerà ad essere esercitata dal Ministero dell'economia e delle finanze.

Alla luce di quanto detto giudica chiaro il significato delle disposizioni di cui al comma 2 dello schema di decreto in esame. Infatti tali disposizioni stabiliscono che l'offerta al pubblico dell'ulteriore quota della partecipazione a Poste italiane dovrà consentire il mantenimento di una partecipazione dello Stato al capitale di Poste Italiane, anche per il tramite di società direttamente o indirettamente controllate dal Ministero dell'economia e delle finanze (ossia, come appena evidenziato, Cassa depositi e prestiti), non inferiore al 35 per cento.

Rileva infatti che, nel comunicato stampa del Ministero dell'economia e delle finanze del 25 maggio 2016, che accompagnava il decreto ministeriale di cessione delle azioni di Poste italiane a Cassa depositi e prestiti, si specificava che il Ministero stesso intendeva collocare sul

mercato la quota di Poste di cui sarebbe rimasta in possesso dopo l'operazione di conferimento a Cassa Depositi e Prestiti, pari al 29,7 per cento del capitale.

Il comma 2 dello schema di decreto in commento stabilisce anche che, come nella prima *tranche* di privatizzazione già effettuata, l'alienazione della quota di partecipazione possa avere luogo, anche in più fasi, attraverso il ricorso singolo e/o congiunto ad un'offerta pubblica di vendita rivolta al pubblico dei risparmiatori in Italia, inclusi i dipendenti del Gruppo Poste Italiane, e/o a investitori istituzionali italiani e internazionali.

Nella precedente operazione di privatizzazione del 2015 il Ministero dell'economia e finanze ha deciso di allocare i 453 milioni di azioni oggetto dell'offerta globale come segue: 317,1 milioni di azioni agli investitori istituzionali (70 per cento dell'offerta globale) e 135,9 milioni di azioni al pubblico indistinto e ai dipendenti del Gruppo Poste Italiane (30 per cento dell'offerta globale). All'atto del collocamento sono state cedute agli investitori istituzionali ulteriori 45,3 milioni di azioni per effetto dell'esercizio di una specifica opzione (*opzione Greenshoe*). Considerando tali ulteriori azioni, l'offerta è stata quindi complessivamente allocata per il 72,7 per cento agli investitori istituzionali e per il 27,3 per cento all'offerta pubblica. La domanda complessiva che si è registrata nel collocamento del 2015 è stata di 1.521 milioni di azioni pari a circa 3,35 volte il quantitativo massimo oggetto dell'offerta globale di vendita. Ciò lascia intendere che non dovrebbero esservi particolari problemi riguardo all'attrattività per il mercato del nuovo collocamento.

Il comma 3 dell'articolo 1 consente, infine, così come prevedeva anche lo schema di decreto del Presidente del Consiglio concernente la prima *tranche* della privatizzazione di Poste, di attivare forme di incentivazione per la partecipazione all'offerta pubblica di vendita da parte dei dipendenti del gruppo Poste italiane, tenuto conto anche della prassi di mercato e di precedenti operazioni di privatizzazione. Tali forme di incentivazione po-

tranno tradursi in quote dell'offerta riservate; agevolazioni di prezzo; agevolazioni nelle modalità di finanziamento (si deve presumere, per l'acquisto di azioni della società). Con riferimento alle possibili agevolazioni di prezzo, la relazione illustrativa precisa che si potrebbe ipotizzare un *bonus share*, vale a dire una clausola che in seguito ad un'offerta pubblica di vendita o di sottoscrizione prevede l'allocazione a titolo gratuito ai sottoscrittori iniziali di un certo quantitativo di azioni in caso di possesso azionario ininterrotto per un determinato arco temporale.

Nel rimettermi agli esiti della discussione, con riferimento alla formulazione del parere sull'atto, ricordo comunque il carattere strategico della società Poste Italiane Spa in Italia, che ha mostrato nel 2015 ricavi totali consolidati pari a 30,7 miliardi di euro e un utile netto consolidato di 552 milioni di euro. Si tratta dunque senza dubbio di un gruppo societario con buone performance. Ricorda infine che, a seguito di quanto stabilito dal decreto legislativo n. 58 del 2011, la società sarà fino al 2026 il fornitore del servizio universale.

Mirella LIUZZI (M5S) ritiene utile sottolineare alcune criticità relative al provvedimento in esame, che era presumibile venisse adottato dal Governo per recuperare gli 8 miliardi di euro richiesti per bilanciare il debito pubblico, dal momento che sono slittati i termini della privatizzazione di una quota di Ferrovie dello Stato e che è stato registrato un ritardo per la collocazione sul mercato di quote di ENAV prevista per luglio 2016. Ricorda che, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 16 maggio 2014, è stata disposta la cessione di una quota non superiore al 40 per cento di Poste dal Ministero dell'economia e delle finanze a investitori privati e istituzionali. Rammenta che la prima fase di privatizzazione di Poste si è avuta alla fine del 2015 con la cessione del 35,3 per cento di quote, che hanno generato circa 3 miliardi di incasso per il Ministero dell'economia e delle finanze, permettendo al Governo di rag-

giungere i 6,5 richiesti come obiettivo per l'anno 2015 per il rientro dal debito pubblico. Sottolinea che il piano di rientro dal debito pubblico di cui al Documento di economia e finanza prevede una quota pari allo 0,5 per cento del PIL per gli anni 2016, 2017, 2018, pari circa a 8 mld di euro annui, per ottenere i quali il Governo ha disposto il trasferimento del 35 per cento di quote di Poste italiane a Cassa Depositi e Prestiti, per un valore pari circa a 2,9 mld. Segnala che nella seduta della Commissione dello scorso 20 marzo 2014, in occasione dell'esame dell'atto del Governo n. 77, il sottosegretario Giacomelli a fronte delle perplessità sollevate da alcuni commissari sull'operazione, aveva sottolineato l'intento del Governo di mantenere il 60 per cento delle quote della società non solo allora, ma in via definitiva, rassicurando la Commissione che non sarebbero seguite successive operazioni di privatizzazione che mettessero a rischio il controllo dello Stato su Poste italiane.

Fa presente che Cassa Depositi e prestiti, già azionista di Poste italiane, nel 2010 ha ceduto le proprie quote per circa 3,3 miliardi al Ministero dell'economia e delle finanze e giudica opportuno che il Governo precisi le motivazioni per le quali con l'atto in esame si compie una scelta nella direzione opposta, fra l'altro registrando perdite rispetto all'operazione di vendita effettuate in passato. Evidenzia inoltre che Cassa depositi e prestiti è il soggetto che emette gli strumenti del risparmio postale, buoni e libretti, che vengono collocati sul mercato attraverso Poste per mezzo di una convenzione, e ritiene che sia necessario che la Commissione compia un approfondimento volto a verificare gli eventuali profili di conflitto di interesse. Osserva che, alla fine di questa seconda cessione, Poste italiane sarà di fatto una società privata poiché le proprie quote saranno per il 35 per cento di Cassa depositi e prestiti, società per azioni controllata dal ministero dell'economia e finanze per l'82 per cento, e il restante 65 per cento in mano a privati e investitori istituzionali. Pur sottolineando che lo statuto di Poste prevede che nessuno, oltre al

Ministero dell'economia e delle finanze o enti pubblici o da questi controllati, possa detenere quote maggiori al 5 per cento, non ritiene questo un elemento di sufficiente garanzia, potendo lo Statuto essere modificato in qualunque momento. In ultimo, rileva che Cassa depositi e prestiti è partecipata da fondazioni bancarie che hanno chiesto utili garantiti nel 2015, e sottolinea che tale acquisizione porterà i dividendi di Poste italiane nelle casse di Cassa depositi e prestiti, che potrà a sua volta pagare gli utili alle fondazioni bancarie. Sottolinea che Cassa depositi e prestiti è anche parte del Fondo Atlante, di cui tanto si è recentemente dibattuto in Assemblea, ed è l'istituzione chiamata a decidere sul piano industriale più idoneo per il rilancio di Ilva.

Chiede pertanto che la Commissione possa svolgere un adeguato approfondimento del provvedimento in esame, procedendo anche alle audizioni dei rappresentanti del Ministero dell'economia e delle finanze e del Ministero dello sviluppo economico nonché delle organizzazioni sindacali.

Franco BORDO (SI-SEL) ricorda che il sottosegretario Giacomelli aveva escluso la possibilità che si verificasse una seconda operazione di privatizzazione della società Poste italiane, e che tale possibilità era stata esclusa anche dal rappresentante del Ministero dell'economia e delle finanze, che, nel corso dell'audizione svolta in Commissione su tale questione, aveva rappresentato ai deputati membri della Commissione i termini di tale operazione,

senza che ciò facesse immaginare la volontà di una dismissione di fatto di Poste italiane. Concorda pertanto con l'esigenza, già manifestata nel corso del dibattito, che la Commissione possa svolgere un adeguato approfondimento del tema in esame, svolgendo le audizioni dei rappresentanti del Ministero dell'economia e delle finanze, del Ministero dello sviluppo economico, delle organizzazioni sindacali, dell'amministratore delegato di Poste italiane, delle associazioni dei consumatori, dei rappresentanti di Cassa depositi e prestiti e dei soggetti concorrenti di Poste italiane.

Michele Pompeo META, *presidente*, concorda con l'opportunità che la Commissione svolga le audizioni dei rappresentanti del Ministero dell'economia e delle finanze, che ritiene essere il soggetto di maggiore rilievo nell'ambito di questa operazione dato il suo ruolo di azionista, del Ministero dello sviluppo economico, di Cassa Depositi e Prestiti nonché, se la programmazione dei lavori lo consentirà, delle organizzazioni sindacali.

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

La seduta termina alle 15.30

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.30 alle 15.40.

ALLEGATO 1

Modifiche al codice della navigazione in materia di responsabilità dei piloti dei porti e disposizioni in materia di servizi tecnico-nautici (C. 2721 Tullo ed altri).

CORREZIONI DI FORMA

Apportare le seguenti modificazioni:

all'articolo 1, comma 2, capoverso « Art. 93 », primo comma, sostituire le parole: « atti o fatti da esso compiuti » con le seguenti: « atti da esso compiuti o fatti da esso determinati »;

all'articolo 1, comma 2, capoverso « Art. 93 », secondo comma, sostituire le parole: « responsabilità dell'armatore, secondo i principi dell'ordinamento » con le

seguenti: « responsabilità dell'armatore secondo i principi dell'ordinamento »;

all'articolo 2, comma 1, lettera *b*), sostituire le parole: « l'articolo 111 del regolamento » con le seguenti: « l'articolo 111 del citato regolamento »;

all'articolo 3, comma 1, lettera *b*), capoverso comma 1-*quater*, dopo le parole: « si intendono » aggiungere la seguente: « anche ».

ALLEGATO 2

Misure per il sostegno e la valorizzazione dei comuni con popolazione fino a 5.000 abitanti e dei territori montani e rurali, nonché disposizioni per la riqualificazione ed il recupero dei centri storici (Ulteriore testo unificato C. 65 Realacci e C. 2284 Terzoni).

PROPOSTA DI PARERE DEL RELATORE

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato l'ulteriore testo unificato delle proposte di legge recanti « Misure per il sostegno e la valorizzazione dei comuni con popolazione fino a 5.000 abitanti e dei territori montani e rurali, nonché disposizioni per la riqualificazione ed il recupero dei centri storici » (C. 65 Realacci e C. 2284 Terzoni),

premessi che:

il provvedimento in esame mira opportunamente a promuovere e sostenere lo sviluppo economico, sociale, ambientale e culturale dei comuni con popolazione residente fino a 5.000 abitanti, favorendo la residenza in tali comuni e tutelando e valorizzando il patrimonio naturale, rurale, storico-culturale e architettonico;

emerge peraltro l'esigenza che specifiche disposizioni dettate per i piccoli comuni siano coordinate con la normativa e gli strumenti di programmazione vigenti nei singoli settori di intervento, nonché con iniziative legislative in corso di definizione, volte a disciplinare in modo organico singole materie o ambiti di attività;

con riferimento alle disposizioni dell'articolo 6, comma 1, con cui si prevede che i piccoli comuni possano acquisire il sedime ferroviario dismesso da utilizzare principalmente per la realizza-

zione di piste ciclabili, si segnala l'esigenza che tale previsione sia coordinata con le iniziative legislative in corso di esame sia presso la Commissione ambiente sia presso la Commissione Trasporti, finalizzate a disciplinare la programmazione della definizione e realizzazione della rete ciclabile a livello nazionale e regionale. Appare altresì opportuno precisare che la disposizione in esame si riferisce al solo sedime ferroviario dismesso per il quale non sia possibile ripristinare l'esercizio ferroviario;

con riferimento alle disposizioni dell'articolo 6, comma 2, si rileva che è in corso di definizione una proposta di legge volta a disciplinare in modo organico e articolato l'esercizio del trasporto ferroviario su linee storico-turistiche di particolare pregio dal punto di vista ambientale, culturale, paesaggistico e archeologico. Anche in considerazione del fatto che le disposizioni in esame hanno rilevanza generale, piuttosto che assumere una specifica valenza in relazione ai piccoli comuni, si segnala l'esigenza di sopprimere il citato comma 2;

con riferimento alle disposizioni di cui al comma 1 dell'articolo 8, si osserva che, sulla base della mappatura del territorio nazionale in essere, le aree dei comuni di cui al testo in esame, che rientrano nelle aree a fallimento di mercato, sono già destinatarie degli interventi

di realizzazione della banda ultralarga finanziati sulla base della delibera CIPE 6 agosto 2015, n. 65. Anche in questo caso risulta pertanto opportuno sopprimere il citato comma 1, anche al fine di evitare sovrapposizioni rispetto alla procedura generale di programmazione degli interventi in materia di banda ultralarga, che potrebbero produrre rallentamenti nell'attuazione degli interventi medesimi;

con riferimento alle disposizioni del comma 2 dell'articolo 9, si ritiene condivisibile che i piccoli comuni possano proporre al fornitore del servizio postale universale specifiche iniziative volte a sviluppare l'offerta complessiva dei servizi postali nel proprio territorio. Si segnala peraltro che già il Contratto di programma 2015-2019 tra il Ministero dello sviluppo economico e Poste italiane Spa prevede, al comma 5 dell'articolo 5, che la società si impegni a valutare prioritariamente eventuali iniziative degli enti e delle istituzioni territoriali, pervenute entro il 30 settembre di ogni anno, che possano potenziare l'offerta complessiva dei servizi in specifici ambiti territoriali, anche al fine di valorizzare la capillarità degli uffici postali; si evidenzia pertanto l'opportunità di inserire uno specifico riferimento alle clausole del Contratto di programma;

con riferimento alle disposizioni di cui all'articolo 14, volte a prevedere tra l'altro un Piano per i trasporti destinato alle aree rurali e montane, da adottare con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'economia e delle finanze, si rileva che la programmazione di iniziative volte a potenziare la dotazione infrastrutturale e i servizi di trasporto nei comuni delle aree rurali e montane, deve essere inserita nell'ambito degli strumenti ordinari della programmazione della politica infrastrutturale e dei trasporti,

come da ultimo definiti dall'articolo 201 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

1) all'articolo 6, comma 1, apportare le seguenti modificazioni:

a) dopo la parola: « dismesso » aggiungere le seguenti: « e non recuperabile all'esercizio ferroviario »;

b) aggiungere, in fine, le seguenti parole: « in conformità con gli strumenti di programmazione della rete ciclabile, a livello nazionale e regionale »;

2) all'articolo 6, sopprimere il comma 2;

3) all'articolo 8, sopprimere il comma 1;

4) all'articolo 9, comma 2, dopo le parole: « possono proporre » aggiungere le seguenti: « , in conformità con le procedure stabilite nel contratto di programma tra il Ministero dello sviluppo economico e il fornitore del servizio universale, »;

5) all'articolo 14, apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, sopprimere le parole: « con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e » e sostituire le parole da: « due distinti » fino a: « b) Piano » con le seguenti: « il Piano »;

b) al comma 2, sostituire le parole: « I Piani di cui al comma 1, lettera a) e b) sono predisposti » con le seguenti: « il Piano di cui al comma 1 è predisposto » e le parole: « non devono comportare » con le seguenti: « non deve comportare »;

c) aggiungere, in fine, il seguente comma: « 2-bis. Nell'ambito del piano generale dei trasporti e della logistica e

dei documenti pluriennali di pianificazione, di cui all'articolo 201 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, sono individuate apposite azioni destinate alle aree rurali e montane, con particolare riguardo al miglioramento delle reti in-

frastrutturali, nonché al coordinamento tra i servizi, pubblici e privati, finalizzati al collegamento tra i comuni delle aree rurali e montane, nonché al collegamento degli stessi con i comuni capoluogo di provincia e regione».

ALLEGATO 3

**Misure per il sostegno e la valorizzazione dei comuni con popolazione fino a 5.000 abitanti e dei territori montani e rurali, nonché disposizioni per la riqualificazione ed il recupero dei centri storici.
(Ulteriore testo unificato C. 65 Realacci e C. 2284 Terzoni)**

PARERE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato l'ulteriore testo unificato delle proposte di legge recanti « Misure per il sostegno e la valorizzazione dei comuni con popolazione fino a 5.000 abitanti e dei territori montani e rurali, nonché disposizioni per la riqualificazione ed il recupero dei centri storici » (C. 65 Realacci e C. 2284 Terzoni),

premessi che:

il provvedimento in esame mira opportunamente a promuovere e sostenere lo sviluppo economico, sociale, ambientale e culturale dei comuni con popolazione residente fino a 5.000 abitanti, favorendo la residenza in tali comuni e tutelando e valorizzando il patrimonio naturale, rurale, storico-culturale e architettonico;

emerge peraltro l'esigenza che specifiche disposizioni dettate per i piccoli comuni siano coordinate con la normativa e gli strumenti di programmazione vigenti nei singoli settori di intervento, nonché con iniziative legislative in corso di definizione, volte a disciplinare in modo organico singole materie o ambiti di attività;

con riferimento alle disposizioni dell'articolo 6, comma 1, con cui si prevede che i piccoli comuni possano acquisire il sedime ferroviario dismesso da utilizzare principalmente per la realizzazione di piste ciclabili, si segnala l'esigenza che tale previsione sia coordinata con le iniziative legislative in corso di esame sia

presso la Commissione ambiente sia presso la Commissione Trasporti, finalizzate a disciplinare la programmazione della definizione e realizzazione della rete ciclabile a livello nazionale e regionale. Appare altresì opportuno precisare che la disposizione in esame si riferisce al solo sedime ferroviario dismesso per il quale non sia possibile ripristinare l'esercizio ferroviario;

con riferimento alle disposizioni dell'articolo 6, comma 2, si rileva che è in corso di definizione una proposta di legge volta a disciplinare in modo organico e articolato l'esercizio del trasporto ferroviario su linee storico-turistiche di particolare pregio dal punto di vista ambientale, culturale, paesaggistico e archeologico. Anche in considerazione del fatto che le disposizioni in esame hanno rilevanza generale, piuttosto che assumere una specifica valenza in relazione ai piccoli comuni, si segnala l'esigenza di sopprimere il citato comma 2;

con riferimento alle disposizioni di cui al comma 1 dell'articolo 8, si osserva che, sulla base della mappatura del territorio nazionale in essere, le aree dei comuni di cui al testo in esame, che rientrano nelle aree a fallimento di mercato, sono già destinatarie degli interventi di realizzazione della banda ultralarga finanziati sulla base della delibera CIPE 6 agosto 2015, n. 65. Anche in questo caso risulta pertanto opportuno sopprimere il citato comma 1, anche al fine di evitare sovrapposizioni rispetto alla procedura ge-

nerale di programmazione degli interventi in materia di banda ultralarga, che potrebbero produrre rallentamenti nell'attuazione degli interventi medesimi;

con riferimento alle disposizioni del comma 2 dell'articolo 9, si ritiene condivisibile che i piccoli comuni possano proporre al fornitore del servizio postale universale specifiche iniziative volte a sviluppare l'offerta complessiva dei servizi postali nel proprio territorio. Si segnala peraltro che già il Contratto di programma 2015-2019 tra il Ministero dello sviluppo economico e Poste italiane Spa prevede, al comma 5 dell'articolo 5, che la società si impegni a valutare prioritariamente eventuali iniziative degli enti e delle istituzioni territoriali, pervenute entro il 30 settembre di ogni anno, che possano potenziare l'offerta complessiva dei servizi in specifici ambiti territoriali, anche al fine di valorizzare la capillarità degli uffici postali; si evidenzia pertanto l'opportunità di inserire uno specifico riferimento allo strumento del contratto di programma; si rileva altresì l'opportunità che tra le iniziative di sviluppo dell'offerta dei servizi postali sia contemplato il ripristino dell'operatività di uffici postali chiusi; si evidenzia infine l'esigenza che il fornitore del servizio universale comunichi le proprie valutazioni sulle proposte avanzate dai comuni, corredate da adeguata motivazione, al Ministero dello sviluppo economico, all'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni e agli enti locali interessati;

con riferimento alle disposizioni di cui all'articolo 14, volte a prevedere tra l'altro un Piano per i trasporti destinato alle aree rurali e montane, da adottare con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'economia e delle finanze, si rileva che la programmazione di iniziative volte a potenziare la dotazione infrastrutturale e i servizi di trasporto nei comuni delle aree rurali e montane, deve essere inserita nell'ambito degli strumenti ordinari della

programmazione della politica infrastrutturale e dei trasporti, come da ultimo definiti dall'articolo 201 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

1) all'articolo 6, comma 1, apportare le seguenti modificazioni:

a) dopo la parola: « dismesso » aggiungere le seguenti: « e non recuperabile all'esercizio ferroviario »;

b) aggiungere, in fine, le seguenti parole: « in conformità con gli strumenti di programmazione della rete ciclabile, a livello nazionale e regionale »;

2) all'articolo 6, sopprimere il comma 2;

3) all'articolo 8, sopprimere il comma 1;

4) all'articolo 9, comma 2, apportare le seguenti modificazioni:

a) sostituire le parole da: « possono proporre » fino a « dei servizi postali » con le seguenti: « possono proporre, sulla base delle modalità stabilite nel contratto di programma tra il Ministero dello sviluppo economico e il fornitore del servizio universale, iniziative volte a sviluppare, anche attraverso il ripristino dell'operatività di uffici postali che siano stati chiusi, l'offerta complessiva dei servizi postali »;

b) sostituire l'ultimo periodo con il seguente: « Il fornitore del servizio universale comunica le proprie valutazioni sulle proposte di cui al periodo precedente, corredate da adeguata motivazione, al Ministero dello sviluppo economico, all'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni e agli enti locali interessati »;

5) all'articolo 14, apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, sopprimere le parole: « con il Ministro delle infrastrutture

e dei trasporti e » e sostituire le parole da: « due distinti » fino a: « *b)* Piano » con le seguenti: « il Piano »;

b) al comma 2, sostituire le parole: « I Piani di cui al comma 1, lettera *a)* e *b)* sono predisposti » con le seguenti: « il Piano di cui al comma 1 è predisposto » e le parole: « non devono comportare » con le seguenti: « non deve comportare »;

c) aggiungere, in fine, il seguente comma: « *2-bis*. Nell'ambito del piano ge-

nerale dei trasporti e della logistica e dei documenti pluriennali di pianificazione, di cui all'articolo 201 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, sono individuate apposite azioni destinate alle aree rurali e montane, con particolare riguardo al miglioramento delle reti infrastrutturali, nonché al coordinamento tra i servizi, pubblici e privati, finalizzati al collegamento tra i comuni delle aree rurali e montane, nonché al collegamento degli stessi con i comuni capoluogo di provincia e regione ».

ALLEGATO 4

Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica (C. 2305 Decaro ed altri, C. 73 Realacci ed altri, C. 111 Bratti ed altri, C. 2566 Cristian Iannuzzi ed altri, C. 2827 Scotto ed altri, C. 3166 Busto ed altri).

NUOVO TESTO C. 2305 ADOTTATO COME TESTO BASE

ART. 1.

(Oggetto e finalità).

1. La presente legge persegue l'obiettivo di 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 l'attività turistica.

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 di cui al comma precedente, in modo da rendere lo sviluppo della mobilità ciclistica e delle necessarie infrastrutture di rete una componente fondamentale delle politiche della mobilità su tutto il territorio nazionale e da pervenire a un sistema generale e integrato della mobilità, sostenibile dal punto di vista economico, sociale e ambientale.

ART. 2.

(Definizione e classificazione delle ciclovie).

1. Ai fini della presente legge si intende per:

a) *ciclovìa*: un itinerario che consenta il transito delle biciclette nelle due dire-

zioni, dotato di diversi livelli di protezione determinati da provvedimenti o infrastrutture che rendono la percorrenza ciclistica più agevole e sicura;

b) *rete cicloviaria*: l'insieme di diverse ciclovie o di segmenti di ciclovie raccordati tra loro, descritti, segnalati e legittimamente percorribili dal ciclista senza soluzioni di continuità.

2. Con riferimento ai parametri di traffico e sicurezza le ciclovie sono classificate nel modo seguente:

a) *pista ciclabile o ciclopedonale*: la parte della strada, come definita all'articolo 3, comma 1, numero 39, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;

b) *corsia ciclabile o ciclopedonale*: corsia separata dalla corsia di marcia mediante due strisce continue affiancate, ai sensi dell'articolo 140 del regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495;

c) *pista o strada ciclabile in sede propria*: pista o strada sulla quale non è consentito il traffico motorizzato (*greenway*);

d) *sentiero ciclabile o percorso natura*: itinerario in parchi e zone protette,

bordi fiume o ambiti rurali, anche senza particolari *standard* costruttivi dove le biciclette sono ammesse;

e) strade senza traffico: strade con una percorrenza motorizzata giornaliera inferiore a cinquanta veicoli al giorno;

f) strade a basso traffico: strade con una percorrenza motorizzata giornaliera inferiore a cinquecento veicoli al giorno senza punte superiori a cinquanta veicoli all'ora;

g) strada 30 extraurbana: strada con sezione della carreggiata non inferiore a tre metri dedicata ai veicoli non a motore salvo autorizzati e comunque sottoposta a limite di velocità di trenta chilometri orari;

h) strada 30 urbana: zona a velocità limitata a trenta chilometri orari o inferiori, segnalata con le modalità di cui all'articolo 135, comma 14, del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495;

i) area pedonale: zona interdetta alla circolazione dei veicoli, come definita dall'articolo 3, comma 1, numero 2, del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;

l) zona a traffico limitato: area con accesso e circolazione limitati, come definita dall'articolo 3, comma 1, numero 54, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;

m) zona residenziale: zona urbana, come definita dall'articolo 3, comma 1, numero 58, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

3. Il Governo, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, provvede a modificare il regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, in modo da individuare specifiche caratteristiche tecniche in termini di percorribilità, sicurezza e

riconoscibilità delle ciclovie di interesse nazionale, di cui all'articolo 3, comma 3, lettera b).

ART. 3.

(Piano generale della mobilità ciclistica).

1. In vista degli obiettivi e delle finalità di cui all'articolo 1, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, previo parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, è approvato il Piano generale della mobilità ciclistica. Il Piano di cui al precedente periodo costituisce parte integrante del Piano generale dei trasporti e della logistica.

2. Il Piano generale della mobilità ciclistica è articolato con riferimento a due specifici settori di intervento, relativi, rispettivamente, allo sviluppo della mobilità ciclistica in ambito urbano e metropolitano e allo sviluppo della mobilità ciclistica su percorrenze definite a livello regionale, nazionale ed europeo.

3. Il Piano generale della mobilità ciclistica fa riferimento ad un periodo di tre anni e reca:

a) la definizione, per ciascuno dei tre anni del periodo di riferimento, degli obiettivi annuali di sviluppo della mobilità ciclistica, da perseguire in relazione ai due distinti settori di intervento di cui al comma 2, avendo riguardo alla domanda complessiva di mobilità;

b) l'individuazione delle ciclovie di interesse nazionale che costituiscono la Rete ciclabile nazionale Bicitalia di cui all'articolo 4 e gli indirizzi per la defini-

zione e l'attuazione dei progetti di competenza regionale finalizzati alla realizzazione della Rete stessa;

c) l'indicazione, in ordine di priorità, degli interventi da realizzare per il conseguimento degli obiettivi di cui alla lettera a);

d) l'individuazione degli interventi prioritari per assicurare le connessioni della Rete ciclabile nazionale Bicalitalia con le altre modalità di trasporto, anche attraverso la realizzazione di aree destinate all'accoglienza delle biciclette nei parcheggi, stazioni ferroviarie, scali fluviali e lacustri, porti e aeroporti;

e) il quadro, per ciascuno dei tre anni del periodo di riferimento, delle risorse finanziarie, pubbliche e private, che possono essere reperite e 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;

f) la ripartizione tra le regioni, su base annuale, delle risorse finanziarie destinate a interventi a favore della mobilità ciclistica;

g) gli indirizzi volti ad assicurare un efficace coordinamento dell'azione amministrativa delle regioni, delle città metropolitane e dei comuni concernente la mobilità ciclistica e le relative infrastrutture;

h) l'individuazione degli atti amministrativi, compresi quelli di natura regolamentare e gli atti di indirizzo, che dovranno essere adottati per conseguire gli obiettivi stabiliti dal Piano.

4. Il Piano generale della mobilità ciclistica è aggiornato annualmente. Gli aggiornamenti annuali sono approvati, con le modalità di cui al comma 1, entro il 31 marzo di ciascun anno. In sede di aggiornamento la Rete ciclabile nazionale Bicalitalia può essere integrata con ciclovie di interesse nazionale, individuate anche su proposta delle regioni interessate nell'ambito dei piani di cui all'articolo 6.

ART. 4.

(Rete ciclabile nazionale Bicalitalia).

1. La Rete ciclabile nazionale di cui all'articolo 3, comma 3, lettera b), è denominata « Bicalitalia » e costituisce la rete infrastrutturale di livello nazionale integrata nel sistema della rete ciclabile trans-europea « EuroVelo ». La Rete è individuata sulla base di quanto stabilito in attuazione della delibera CIPE n. 1/2001 del 1° febbraio 2001, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 54 del 6 marzo 2001, e con riferimento agli itinerari indicati nell'allegato 1, nonché in conformità con le modifiche e integrazioni definite nel Piano generale della mobilità ciclistica e nei relativi aggiornamenti. Le infrastrutture inserite nella Rete ciclabile nazionale Bicalitalia costituiscono infrastrutture di interesse strategico nazionale.

2. La Rete ciclabile nazionale Bicalitalia è costituita dalle ciclovie di interesse nazionale, comprensive dei relativi accessori e pertinenze, dedicate ai ciclisti e più in generale agli utenti non motorizzati. Essa presenta le seguenti caratteristiche:

a) 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) integrazione e interconnessione con le reti infrastrutturali a supporto delle altre modalità di trasporto, nonché con le altre reti ciclabili presenti nel territorio;

c) collegamento con le aree naturali protette e con le zone ad elevata naturalità e di rilevante interesse escursionistico;

d) integrazione con altre reti di percorrenza turistica di interesse nazionale e locale, con particolare attenzione alla rete dei cammini e sentieri, alle ippovie, alle ferrovie turistiche e alle percorrenze fluviali e lacustri;

e) sviluppo di piste ciclabili e *greenway*, così come definiti all'articolo 2, comma 2, punti a) e c);

f) utilizzo eventuale della viabilità minore esistente;

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

i) continuità e 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) attribuzione agli itinerari promiscui che la compongono della qualifica di itinerario ciclopedonale prevista dall'articolo 2, comma 2, lettera *f-bis*), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, ove ricorrano le caratteristiche ivi richieste, e loro assoggettamento in ogni caso a pubblico passaggio;

k) disponibilità di un sistema di segnaletica di indicazione, direzione, informativa e identificativa specifica, anche integrativa rispetto a quanto previsto dal regolamento di esecuzione del codice della strada di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495.

3. Nel Piano generale della mobilità ciclistica sono stabilite le modalità di realizzazione e di gestione della Rete ciclabile nazionale Bicalitalia e i relativi oneri rife-

ribili agli aspetti di rilevanza sovregionale e di competenza statale, cui si provvede a valere sulle risorse di cui agli articoli 11 e 12.

4. Le regioni provvedono, sentiti gli enti locali interessati, a predisporre i progetti necessari alla realizzazione della Rete ciclabile nazionale Bicalitalia entro dodici mesi dall'approvazione del Piano generale della mobilità ciclistica, di cui all'articolo 3, comma 1.

5. Gli atti di intesa, i pareri, i nulla osta, le autorizzazioni e le approvazioni prescritti per la realizzazione dei progetti di cui al comma 4 possono essere acquisiti anche mediante la convocazione di una conferenza di servizi, ai sensi dell'articolo 14 della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni.

6. Le regioni, acquisiti i pareri degli enti locali competenti ai sensi dei commi 4 e 5 del presente articolo, approvano i progetti e provvedono a inviarli entro un mese alla Direzione generale per la mobilità ciclistica del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da istituire ai sensi dell'articolo 5.

7. I progetti per la realizzazione della Rete ciclabile nazionale Bicalitalia si intendono approvati se il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro due mesi della data del loro ricevimento, non esprime la propria contrarietà, in quanto non conformi alle indicazioni contenute nel Piano generale della mobilità ciclistica, ovvero non richiede motivatamente alle Regioni di apportarvi specifiche modifiche. In questa ultima ipotesi, il progetto modificato è nuovamente trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro due mesi e si intende approvato, salvo che il Ministero non lo respinga espressamente entro i successivi trenta giorni.

8. L'approvazione dei progetti di cui al comma 4 e seguenti, secondo le modalità definite dai medesimi commi, costituisce, ai sensi del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia, di cui al decreto del Presidente della

Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, e successive modificazioni, variante a tutti gli strumenti urbanistici vigenti.

9. I dati e le informazioni relativi alla Rete ciclabile nazionale Bicitalia sono resi disponibili, su un'apposita piattaforma telematica, in un formato di tipo aperto, come definito dalla lettera *a*) del comma 3 dell'articolo 68 del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, e successive modificazioni.

ART. 5.

*(Direzione generale
per la mobilità ciclistica).*

1. Con regolamento di cui al comma 4-*bis* dell'articolo 17 della legge 23 agosto 1988, n. 400, è istituita, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la Direzione generale per la mobilità ciclistica, con le seguenti funzioni:

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

b) seguire, in raccordo con gli altri Ministeri competenti, con le regioni, con gli enti locali e con gli altri soggetti pubblici interessati, l'attuazione degli interventi previsti nel Piano generale della mobilità ciclistica e nei relativi aggiornamenti e la realizzazione della Rete ciclabile nazionale Bicitalia di cui all'articolo 4, per quanto attiene ai profili di competenza statale;

c) verificare il rispetto degli obiettivi annuali di sviluppo della mobilità ciclistica, come stabiliti ai sensi dell'articolo 3, comma 3, lettera *a*);

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 ISTAT, un sistema informativo sull'infortunistica stradale, mediante il monitoraggio e lo studio analitico degli 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, classificando le ciclovie per tipologia e qualità;

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, anche con riferimento alla possibilità di trasportare la bicicletta sugli altri mezzi di trasporto, e alla sua integrazione e interconnessione con le altre modalità di trasporto, ferroviario, fluviale, lacustre e marittimo, anche in termini di eliminazione di ostacoli e barriere all'accessibilità e alla fruizione dei servizi di trasporto intermodale;

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, anche mediante apposite iniziative di formazione organizzate in collaborazione con gli istituti scolastici di ogni ordine e grado;

j) svolgere l'attività istruttoria relativa alla elaborazione di interventi di carattere normativo e amministrativo in materia di circolazione stradale e di infrastrutture di trasporto, per quanto attiene ai profili concernenti la mobilità ciclistica.

2. L'istituzione nell'ambito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti della Direzione generale per la mobilità ciclistica, con le modalità di cui al comma 1, ha luogo a valere sulle risorse umane, finanziarie e strumentali vigenti. Dall'at-

tuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.

ART. 6.

(Piani regionali della mobilità ciclistica).

1. Per il conseguimento delle finalità di cui all'articolo 1 le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, nell'ambito delle proprie competenze, predispongono e approvano annualmente, in coerenza con il Piano regionale dei trasporti e della logistica, il Piano regionale della mobilità ciclistica. Il Piano regionale della mobilità ciclistica 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.

2. Per lo svolgimento delle funzioni attribuite dalla presente legge le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano possono istituire un apposito ufficio per la mobilità ciclistica.

3. Il Piano regionale della mobilità ciclistica 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 dalla 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 incluse nella Rete ciclabile nazionale Bicitalia e le eventuali proposte di integrazione o modifica della suddetta Rete Bicitalia;

c) nell'ambito della rete di cui alla lettera a), 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, con particolare attenzione alle percorrenze extraurbane;

f) gli indirizzi relativi alla predisposizione delle reti ciclabili urbane ed extraurbane, 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 degli indirizzi di cui al precedente punto f) 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 pubblici.

4. Per consentire l'effettiva fruizione dei servizi di trasporto intermodali, le regioni e gli enti locali promuovono accordi con i gestori del trasporto pubblico locale regionale e locale e delle relative infrastrutture, 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.

5. 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, di cui all'articolo 2 della legge 19 ottobre 1998, n. 366.

6. Nel Piano regionale della mobilità ciclistica sono altresì definiti le modalità di realizzazione e di gestione della rete regionale di percorribilità ciclistica e i relativi costi a valere sulle risorse di cui agli articoli 11 e 12.

7. Il Piano regionale della mobilità ciclistica 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 della presente legge 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 di cui all'articolo 2, comma 1. Il Piano regionale della mobilità ciclistica è pubblicato sul sito *internet* istituzionale dell'ente.

ART. 7.

(Piani di comuni e città metropolitane).

1. 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. I Piani comunali della mobilità ciclistica o Biciplan sono pubblicati sul

sito *internet* istituzionale dei rispettivi enti.

2. I Piani comunali della mobilità ciclistica o Biciplan definiscono:

a) la rete degli itinerari ciclabili prioritari o ciclovie del territorio comunale, tali 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;

b) la rete secondaria dei percorsi ciclabili, tale da garantire una capillare distribuzione all'interno dei quartieri e dei centri abitati;

c) la rete delle ciclovie verdi (*greenway*), tale da connettere le aree verdi e i parchi della città, le aree rurali e le aste fluviali del territorio comunale e le stesse con le reti di cui ai punti a) e b);

d) gli interventi necessari ad assicurare la realizzazione delle reti di cui alle lettere a) e c) in coerenza con le previsioni dei piani di settore sovraordinati;

e) il raccordo tra le reti e gli interventi definiti nelle lettere precedenti e le zone a priorità ciclabile, le isole ambientali, le zone 30, le zone pedonali, le zone a traffico residenziale e le zone a traffico limitato;

f) 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;

g) 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;

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

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

j) le azioni finalizzate a migliorare la sicurezza dei ciclisti;

k) le azioni finalizzate a contrastare il furto delle biciclette;

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

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

n) le attività di promozione ed educazione alla mobilità sostenibile;

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

3. Le province, nell'ambito di esercizio delle funzioni di cui all'articolo 1, comma 85, lettere a) e b), della legge 7 aprile 2014, n. 56, definiscono, anche mediante l'istituzione di un apposito ufficio per la mobilità ciclistica, gli interventi di pianificazione finalizzati a promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, in coerenza con il Piano regionale della mobilità di cui all'articolo 6, e con i Piani di cui al comma 1 del presente articolo. Gli strumenti di pianificazione di cui al presente comma sono pubblicati sul sito *internet* istituzionale dell'ente.

4. Gli strumenti di pianificazione di cui al comma 3 individuano la rete ciclabile e ciclopedonale nel territorio della provincia, in attuazione e a integrazione della rete di livello regionale e in corrispondenza con le reti individuate dai comuni e dalle città metropolitane nei Piani di cui al comma 2.

5. Gli strumenti di pianificazione di cui ai commi 1 e 3 costituiscono atti di indirizzo per la programmazione pluri-

nale delle opere di competenza dei rispettivi enti. Gli enti interessati assicurano la coerenza degli atti di pianificazione territoriale e urbanistica con gli strumenti di pianificazione di cui al precedente periodo.

ART. 8.

(Disposizioni particolari per province e le città metropolitane).

1. Le città metropolitane e le province, attraverso i rispettivi Uffici Mobilità ciclistica, si attivano per garantire un'idonea attuazione delle finalità di cui all'articolo 1 anche mediante:

a) la stesura e l'aggiornamento del Sistema informativo territoriale (SIT) della rete ciclabile provinciale, classificando le ciclovie per tipologia e qualità. Il SIT è, nelle sue indicazioni principali, reso accessibile a mezzo *internet*;

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.

ART. 9.

(Disposizioni particolari per i comuni).

1. I comuni prevedono, in prossimità di stazioni ferroviarie, di autostazioni e di stazioni metropolitane, e, ove presenti, di 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.

2. Per la realizzazione delle velostazioni di cui al comma 1, i comuni possono stipulare convenzioni con le aziende che gestiscono le stazioni ferroviarie, metropolitane o automobilistiche o, ove presenti, le stazioni di mezzi di trasporto marittimo, fluviale e lacustre.

3. La gestione delle velostazioni di cui al comma 1 può essere affidata alle aziende di trasporto, a cooperative sociali o ad associazioni.

4. 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.

5. 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.

6. Negli edifici di edilizia residenziale pubblica è consentito il deposito di biciclette nei cortili o in apposite aree attrezzate.

7. I comuni destinano una quota dei proventi di cui all'articolo 208, comma 4, lettera c) del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, all'attuazione delle misure a favore della mobilità ciclistica previste dalla presente legge.

ART. 10.

(Ciclovie di complemento).

1. Dopo il comma 4-*bis* dell'articolo 13 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è aggiunto il seguente:

«4-*ter*. Le piste ciclabili di cui al comma precedente 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 ».

2. 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* dell'articolo 13 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

ART. 11.

(Disposizioni finanziarie).

1. A decorrere dall'esercizio finanziario 2016, il 2 per cento degli stanziamenti del Fondo da ripartire per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, di cui all'articolo 202, comma 1, lettera b), del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, è destinato all'attuazione degli interventi previsti dalla presente legge. A tal fine, entro quindici giorni dall'assegnazione delle risorse al Fondo di cui al citato articolo 202, comma 1, lettera b), del decreto legislativo n. 50 del 2016, ivi comprese le risorse provenienti da finanziamenti, limiti di impegno e contributi revocati, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, la quota percentuale delle risorse assegnate indicata nel periodo precedente è trasferita al Fondo per il finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica di cui all'articolo 3 della legge 19 ottobre 1998, n. 366.

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

ART. 12.

(Sponsorizzazioni e donazioni).

1. All'attuazione dei programmi e degli interventi previsti dalla presente legge possono concorrere anche i proventi di sponsorizzazioni da parte di soggetti privati, nonché i lasciti e le donazioni liberali finalizzati al finanziamento della mobilità ciclistica.

ART. 13.

*(Relazione annuale
sulla mobilità ciclistica).*

1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti presenta annualmente una relazione al Parlamento sullo stato di attuazione della presente legge e della legge 19 ottobre 1998, n. 366, ed in particolare su:

a) l'entità delle risorse finanziarie stanziare e spese a livello comunitario, nazionale, regionale e locale per la rea-

lizzazione degli interventi di cui alla presente legge e alla legge 19 ottobre 1998, n. 366;

b) il numero e la qualità degli interventi finanziati e realizzati ai sensi della lettera *a)*;

c) lo stato di attuazione della Rete ciclabile nazionale Bicaltaia;

d) i risultati in termini di incremento della mobilità ciclistica nei centri urbani, in termini di riduzione del traffico automobilistico, dell'inquinamento atmosferico e dei sinistri e danni agli utenti della strada, nonché in termini di rafforzamento della sicurezza della mobilità ciclistica;

e) lo stato di attuazione dell'integrazione modale tra la bicicletta e gli altri mezzi di trasporto locale e regionale;

f) la partecipazione a progetti e a programmi comunitari;

g) un'analisi comparata con le iniziative assunte negli altri Paesi membri dell'Unione europea.