

## COMMISSIONE PARLAMENTARE

### per le questioni regionali

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

##### SEDE CONSULTIVA:

Disposizioni concernenti la comunicazione e la diffusione delle competenze di base necessarie per la gestione del risparmio privato. Nuovo testo C. 3666 Bernardo e abb. (Parere alla VI Commissione della Camera) ( <i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i> ) .....	106
<i>ALLEGATO 1 (Parere approvato)</i> .....	114
Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica. Nuovo testo C. 2305 Decaro e abb. (Parere alla IX Commissione della Camera) ( <i>Esame e conclusione – Parere favorevole con condizioni e osservazione</i> ) .	107
<i>ALLEGATO 2 (Parere approvato)</i> .....	115
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	113

##### SEDE CONSULTIVA

*Martedì 13 settembre 2016. — Presidenza del presidente Gianpiero D'ALIA.*

##### **La seduta comincia alle 14.10.**

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

**Nuovo testo C. 3666 Bernardo e abb.**

(Parere alla VI Commissione della Camera).

(*Esame e conclusione – Parere favorevole*).

La Commissione inizia l'esame.

La senatrice Pamela Giacomina Giovanna ORRÙ (PD), *relatrice*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esprimere il parere di competenza alla VI Commissione della Camera sulla proposta di legge C. 3666 ed abbinata, recante disposizioni concernenti la comunicazione e la diffusione delle competenze di base necessarie

per la gestione del risparmio privato, quale risultante dagli emendamenti approvati.

La proposta di legge intende promuovere azioni per la diffusione presso i giovani e gli adulti dell'educazione finanziaria, assicurativa e previdenziale, intesa quale strumento per la tutela del consumatore. A tal fine si affida al Governo il compito di adottare appositi programmi (Strategia nazionale per l'educazione finanziaria) e viene istituito un Comitato nazionale per la diffusione dell'educazione finanziaria, assicurativa e previdenziale, la cui attività è sottoposta a controllo parlamentare.

Sono inoltre chiarite le iniziative educative da inserire in contesti scolastici per i giovani ed extrascolastici per gli adulti.

L'articolo 1, comma 1 esplicita le finalità della proposta. Essa mira in particolare ad assicurare efficacia, efficienza e sistematicità alle azioni dei soggetti pubblici e privati in materia di educazione finanziaria, assicurativa e previdenziale quale strumento per la tutela del consu-

matore. Tale scopo è perseguito sia sotto il profilo formativo della gioventù in età scolare, sia sotto il profilo educativo della popolazione in età adulta. Viene precisato inoltre che le finalità suddette sono perseguite ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, lettera *n*), della Costituzione, norma che affida alla competenza legislativa esclusiva dello Stato le norme generali sull'istruzione, nonché dell'articolo 118, quarto comma, della Costituzione, il quale sancisce il principio di sussidiarietà orizzontale, secondo cui lo Stato e le altre articolazioni territoriali favoriscono l'autonoma iniziativa dei cittadini, singoli e associati, per lo svolgimento di attività di interesse generale.

Il comma 2 fa salve le competenze esercitate, in materia di educazione finanziaria, dai soggetti pubblici e privati ai sensi della normativa vigente.

L'articolo 1-*bis*, comma 1, reca la definizione di « educazione finanziaria » rilevante ai sensi di legge. Per tale si intende dunque, in conformità con quanto espresso dall'OCSE, il processo attraverso il quale le cittadine e i cittadini, al fine di poter assumere con libertà e autonomia le decisioni di consumo, di risparmio e di investimento migliorano la loro comprensione degli strumenti e dei prodotti finanziari, ivi compresi quelli di natura assicurativa e previdenziale, e, attraverso informazioni, guide e/o comunicazioni obiettive, sviluppano le competenze necessarie ad acquisire una maggiore consapevolezza dei rischi e delle opportunità finanziarie.

Il comma 2 dell'articolo 1-*bis* delega il Governo ad adottare, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del provvedimento in esame, un programma che definisca una Strategia nazionale per l'educazione finanziaria, che comprende la stesura di apposite linee guida e l'adozione delle necessarie misure organizzative da parte dei ministeri che partecipano all'attuazione del programma. Sono elencati i principi e criteri direttivi cui deve attenersi tale Strategia nazionale.

Si prevede inoltre (comma 4) la trasmissione annuale, da parte del Governo,

di una relazione sullo stato di attuazione della Strategia nazionale per l'educazione finanziaria.

L'articolo 2 istituisce e disciplina il Comitato nazionale per la diffusione dell'educazione finanziaria, assicurativa e previdenziale presso il Ministero dell'economia e delle finanze.

L'articolo 3, comma 1, affida al Comitato il compito di promuovere attività di comunicazione e diffusione di informazioni volte a favorire la conoscenza e l'acquisizione delle competenze di base sulla gestione del risparmio esercitata da soggetti privati, con particolare attenzione all'assenza di conflitti di interessi. Il successivo comma 2 consente agli enti locali di attivare progetti finalizzati all'educazione finanziaria, assicurativa e previdenziale anche con la partecipazione dei soggetti privati.

L'articolo 3-*bis* contiene norme relative all'educazione finanziaria, assicurativa e previdenziale per i giovani e per gli adulti. In particolare sono elencati i compiti affidati al Comitato nazionale per la diffusione dell'educazione finanziaria, assicurativa e previdenziale (comma 1) con riferimento alla definizione di iniziative scolastiche dirette ai giovani, alla luce di quanto dispone la legge di riforma del sistema nazionale di istruzione (legge 13 luglio 2015, n. 107), e in accordo con il Tavolo Paritetico Economia e Legalità del Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca.

Propone conclusivamente di esprimere un parere favorevole (*vedi allegato 1*).

La Commissione approva la proposta di parere della relatrice.

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

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

(Parere alla IX Commissione della Camera).

(*Esame e conclusione – Parere favorevole con condizioni e osservazione*).

La Commissione inizia l'esame.

La senatrice Leana PIGNEDOLI (PD), *relatrice*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esprimere il parere di competenza alla IX Commissione della Camera sul nuovo testo della proposta di legge C. 2305, ed abbinata, recante disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica, come risultante dagli emendamenti approvati.

La proposta di legge è volta ad incentivare, in particolare nelle aree urbane, lo sviluppo della mobilità ciclistica.

L'articolo 1, comma 1, individua l'oggetto e le finalità del provvedimento nell'incentivazione dell'uso trasportistico della bicicletta, sia per le esigenze quotidiane e ricreative, che per lo sviluppo dell'attività turistica. Tale obiettivo deve essere perseguito dallo Stato, dalle Regioni, dagli enti locali e dagli altri soggetti pubblici interessati, nell'ambito delle rispettive competenze e in conformità con la disciplina generale dei trasporti e del governo del territorio, in modo da rendere lo sviluppo della mobilità ciclistica e delle necessarie infrastrutture di rete una componente fondamentale delle politiche della mobilità. Il comma 2-*bis* prevede che le disposizioni della legge si applicano alle Regioni a statuto speciale e alle Province autonome di Trento e di Bolzano, compatibilmente con i rispettivi statuti e con le relative norme di attuazione.

L'articolo 2 introduce nell'ordinamento la definizione normativa e la classificazione delle ciclovie. Il Governo, entro novanta giorni dall'entrata in vigore della legge, provvede a modificare il regolamento di esecuzione del codice della strada, per individuare specifiche caratteristiche tecniche in termini di percorribilità, sicurezza e riconoscibilità delle ciclovie di interesse nazionale.

L'articolo 3 prevede l'adozione di un piano generale della mobilità ciclistica, che costituisce una specifica sezione del piano generale dei trasporti e della logistica (comma 1). Il piano, di durata triennale, è adottato, entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti

il Ministro dell'ambiente ed il Ministro dei beni culturali e del turismo, previo parere della Conferenza Stato-Regioni.

Il piano, articolato in 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, deve contenere (commi 2 e 3): gli obiettivi, per ciascun anno, di sviluppo della mobilità ciclistica da perseguire nei tre anni successivi nei due settori di intervento; l'individuazione delle ciclovie di interesse nazionale che costituiscono la Rete ciclabile nazionale Bicalta e gli indirizzi per la definizione e l'attuazione dei progetti di competenza regionale per la sua realizzazione; l'indicazione delle priorità, con relativa motivazione, sugli interventi da realizzare; l'individuazione degli interventi prioritari per assicurare le connessioni della Rete ciclabile nazionale Bicalta con le altre modalità di trasporto, anche attraverso la realizzazione di aree destinate all'accoglienza delle biciclette nei parcheggi, stazioni ferroviarie e metropolitane, scali fluviali e lacustri, porti e aeroporti, nonché attraverso la predisposizione dei mezzi pubblici per il trasporto delle biciclette; il quadro, per ciascuno dei tre anni, delle risorse finanziarie, pubbliche e private, reperibili e l'individuazione delle modalità di finanziamento degli interventi indicati nei Piani della mobilità ciclistica di comuni e città metropolitane; la ripartizione tra le Regioni, su base annuale, delle risorse finanziarie destinate a interventi a favore della mobilità ciclistica; gli indirizzi per un efficace coordinamento dell'azione amministrativa degli enti territoriali ed il coinvolgimento degli utenti nella programmazione, realizzazione e gestione della rete cicloviaria; 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; la definizione delle azioni necessarie a sostenere lo sviluppo della mobilità ciclistica in ambito urbano, con particolare riferimento alla

sicurezza dei ciclisti e all'interscambio modale tra la mobilità ciclistica, il trasporto ferroviario e il trasporto pubblico locale.

I progetti per la realizzazione della Rete ciclabile nazionale Bicitalia sono predisposti, sentiti gli enti locali interessati, dalle Regioni.

In base al comma 4, il piano è aggiornato annualmente con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare entro il 31 marzo di ciascun anno. In occasione di tale aggiornamento può essere integrata la Rete ciclabile nazionale Bicitalia con ciclovie di interesse nazionale, individuate anche su proposta delle Regioni interessate nell'ambito dei piani regionali.

L'articolo 4 definisce la Rete ciclabile nazionale « Bicitalia » come rete infrastrutturale di livello nazionale integrata nel sistema della rete ciclabile transeuropea Eurovelo. Essa è individuata negli itinerari indicati nell'allegato 1 della delibera CIPE n. 1/2001, che ha espresso parere favorevole sul piano generale dei trasporti e della logistica, nonché in conformità con le modifiche e integrazioni definite nel Piano generale della mobilità ciclistica e nei relativi aggiornamenti. Tali infrastrutture vengono dichiarate di interesse strategico nazionale (comma 1).

Il comma 2 definisce le seguenti caratteristiche delle Rete « Bicitalia », costituita dalle ciclovie di interesse nazionale dedicate ai ciclisti e più in generale agli utenti non motorizzati: sviluppo complessivo non inferiore a 20.000 km articolata su itinerari su tutto il territorio nazionale; integrazione e interconnessione con le reti infrastrutturali a supporto delle altre modalità di trasporto, nonché con le altre reti ciclabili presenti nel territorio; collegamento con le aree naturali protette e con le zone ad elevata naturalità e di rilevante interesse escursionistico, paesaggistico, storico, culturale e architettonico; integrazione con altre reti di percorrenza turistica di interesse nazionale e locale (rete dei cammini e sentieri, ippovie, ferrovie turistiche e percorrenze fluviali e lacustri); sviluppo di piste ciclabili e *greenway*; uti-

lizzo prioritario della viabilità minore esistente; recupero a fini ciclabili, per destinazione ad uso pubblico, di forme stradarie dismesse; collegamento ciclabile tra comuni limitrofi e attraversamento di ogni capoluogo regionale e penetrazione nelle principali città di interesse turistico-culturale con coinvolgimento dei rispettivi centri storici; 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; attribuzione agli itinerari promiscui della rete della qualifica di itinerario ciclopedonale prevista dal codice della strada; dotazione di un adeguato sistema di segnaletica.

Il comma 3 prevede che nel Piano generale della mobilità ciclistica siano stabilite le modalità di realizzazione e di gestione della Rete Bicitalia e gli oneri per gli aspetti sovraregionali.

I commi da 4 a 8 contengono le procedure per l'approvazione da parte delle Regioni dei piani per la realizzazione di « Bicitalia ». In particolare, il comma 4 prevede che le Regioni provvedano, sentiti gli enti locali interessati, a predisporre i progetti necessari alla realizzazione della Rete Bicitalia, entro dodici mesi dall'approvazione del Piano generale della mobilità ciclistica. Gli atti di intesa, i pareri, i nulla osta, le autorizzazioni e le approvazioni prescritti per la realizzazione di tali progetti sono acquisiti mediante la convocazione di una conferenza di servizi (comma 5). Acquisiti i pareri degli enti locali competenti, le Regioni pubblicano il progetto, i pareri e tutta la documentazione prodotta, sui siti *web* istituzionali e mediante la piattaforma di cui al comma 9 e approvano i progetti, provvedendo a inviarli entro un mese alla Direzione generale per la mobilità ciclistica (comma 6). I progetti 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 ri-

chiede motivatamente alle Regioni di apportarvi specifiche modifiche (comma 7). 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. L'approvazione dei progetti costituisce variante a tutti gli strumenti urbanistici vigenti (comma 8).

Il comma 9 prevede infine che i dati e le informazioni relativi alla Rete Bicitalia siano resi disponibili su un'apposita piattaforma telematica, in un formato di tipo aperto.

L'articolo 5 prevede l'istituzione, con regolamento di organizzazione, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, della Direzione generale per la mobilità ciclistica (comma 1). Tra i compiti della Direzione rientra la predisposizione del piano generale della mobilità ciclistica, il monitoraggio della realizzazione della Rete ciclabile nazionale Bicitalia in raccordo con gli altri soggetti istituzionali competenti, la verifica del rispetto degli obiettivi annuali di sviluppo della mobilità ciclistica, nonché la predisposizione, in collaborazione con l'ISTAT, di un sistema informativo sull'infortunistica stradale dei ciclisti. Si prevede altresì che la Direzione generale predisponga e mantenga aggiornata, con il supporto delle Regioni, una specifica sezione del Sistema informativo territoriale, dedicata alla Rete Bicitalia, classificando le ciclovie per tipologia e qualità. L'istituzione della Direzione generale ha luogo a valere sulle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

Gli articoli 6, 7 e 8 intervengono in materia di programmazione della mobilità ciclistica da parte degli enti territoriali.

In particolare, l'articolo 6 prevede che le Regioni predispongano e approvino annualmente, in coerenza con il Piano regionale dei trasporti e della logistica, il Piano regionale della mobilità ciclistica. A tal fine le regioni possono istituire un apposito ufficio della mobilità ciclistica

(comma 2), a valere sulle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

Il Piano regionale deve essere redatto sulla base dei Piani urbani della mobilità sostenibile e dei relativi programmi e progetti presentati dai comuni e dalle città metropolitane (comma 3). Il piano deve assumere e valorizzare come « dorsali delle reti » gli itinerari della rete nazionale e di Bicitalia. Il piano deve definire: la Rete ciclabile regionale; le ciclovie che ricadono nel territorio regionale incluse nella Rete Bicitalia; gli itinerari nelle zone rurali finalizzati alla conoscenza e alla fruizione di sentieri di campagna e delle altre zone di interesse naturalistico; 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; il sistema delle aree di sosta e i servizi per i ciclisti; gli indirizzi per la 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; la realizzazione di azioni di comunicazione, educazione e formazione per la promozione degli spostamenti in bicicletta e del trasporto integrato tra biciclette e mezzi di trasporto pubblico.

Il comma 4 dispone che le Regioni e gli enti locali promuovano accordi con i gestori del trasporto pubblico regionale e locale e delle relative infrastrutture per consentire l'effettiva fruizione dei servizi di trasporto intermodali, 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.

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 (comma 5); 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 (comma 6).

Il Piano regionale deve essere approvato con deliberazione della Giunta regionale e inviato entro dieci giorni dall'approvazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; in sede di prima applicazione deve essere approvato entro dodici mesi dall'entrata in vigore della legge (comma 7); il Piano è pubblicato sul sito *internet* istituzionale dell'ente.

L'articolo 7, comma 1, prevede che comuni e città metropolitane predispongano e definiscano i Piani comunali della mobilità ciclistica o Biciplan, quali piani di settore dei Piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS), pubblicati in formato *open data* sul sito *internet* istituzionale dei rispettivi enti. Tali strumenti di pianificazione costituiscono atti di indirizzo per la programmazione pluriennale delle opere di competenza dei rispettivi enti (comma 3).

Il comma 2 definisce i contenuti dei Piani comunali.

L'articolo 8, comma 1, prevede che 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 attraverso: 1) la stesura e l'aggiornamento del Sistema informativo territoriale (SIT) della rete ciclabile provinciale; 2) la progettazione e la manutenzione di opere e segnaletica della rete d'iniziativa provinciale; 3) 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); 4) l'assistenza agli enti locali e agli enti gestori di aree protette nella gestione della rete ciclistica; 5) la promo-

zione dell'uso della bicicletta presso i cittadini, anche favorendo lo sviluppo di servizi alla ciclabilità.

I commi da 1-*bis* a 1-*quater*, prevedono la definizione, da parte delle Province, di interventi di pianificazione finalizzati a promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto nell'ambito dell'esercizio delle funzioni fondamentali in materia di: pianificazione territoriale provinciale di coordinamento; tutela e valorizzazione dell'ambiente, per gli aspetti di competenza; pianificazione dei servizi di trasporto in ambito provinciale; autorizzazione e controllo in materia di trasporto privato, in coerenza con la programmazione regionale; costruzione e gestione delle strade provinciali e regolazione della circolazione stradale ad esse inerente.

L'articolo 9 reca disposizioni particolari per i comuni, disponendo che essi prevedano, 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. A tale fine possono stipulare convenzioni con le aziende, cui può essere affidata la gestione delle velostazioni. La gestione può altresì essere affidata ad aziende di gestione del trasporto pubblico, a cooperative sociali e di servizi o ad associazioni, sempre secondo procedure di affidamento a evidenza pubblica a norma di legge (comma 3). I commi 4 e 5 dispongono che i comuni prevedano nei regolamenti edilizi misure per la 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 e che in sede di attuazione degli strumenti urbanistici stabiliscano i parametri di dotazione di stalli per le biciclette destinati ad uso pubblico e ad uso pertinenziale. Il comma 6 dispone che negli edifici di edilizia residenziale pubblica sia consentito il deposito di biciclette nei cortili o in apposite aree attrezzate. Il comma 7 prevede che i comuni destinino

all'attuazione delle misure a favore della mobilità ciclistica una quota non inferiore al 20 per cento dei proventi derivanti dalle sanzioni amministrative pecuniarie per violazione del codice della strada.

L'articolo 10 disciplina le ciclovie di complemento. Attraverso l'introduzione del comma 4-ter all'articolo 13 del codice della strada, si dispone che le piste ciclabili debbano essere connesse alle ciclovie della Rete Bicalia qualora siano da essa intersecate o in prossimità; in alternativa devono sempre essere connesse o ad una rete ciclabile locale o alla viabilità intersecata. 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 Codice della strada.

L'articolo 10-bis modifica l'articolo 1, comma 2, del Codice della strada introducendo tra i principi generali cui si ispirano le norme del codice il riferimento alla mobilità sostenibile e tra le finalità la promozione dell'uso dei velocipedi.

L'articolo 11 prevede la copertura finanziaria del provvedimento. In particolare, il comma 1 prevede che, a decorrere dal 2016, venga destinato all'attuazione degli interventi previsti dalla legge, il 2 per cento degli stanziamenti del nuovo Fondo da ripartire per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, previsto dal nuovo Codice degli appalti e dei contratti pubblici (articolo 202, comma 1, lettera b), del decreto legislativo n. 50 del 2016). A tal fine, entro quindici giorni dall'assegnazione delle risorse a tale Fondo, la predetta percentuale è trasferita al Fondo per il finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica previsto dall'articolo 3 della legge n. 366 del 1998, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Si prevede inoltre (comma 2) che possano essere destinate all'attuazione della legge anche risorse relative al finanziamento e cofinanziamento dei Programmi operativi finanziati dai Fondi strutturali dell'Unione

europea, nonché le risorse individuate dalle Regioni e dagli enti locali a valere sui propri bilanci.

L'articolo 11-bis prevede la ricostituzione del Fondo per la mobilità sostenibile. Si prevede in particolare che siano rese disponibili nello stato di previsione del Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare risorse per 150 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018 per la ricostituzione e per il rifinanziamento del Fondo, che era stato istituito dall'articolo 1, comma 1121, della legge n. 296 del 2006.

In base all'articolo 12, all'attuazione dei programmi e degli interventi previsti dalla legge concorrono anche i proventi di sponsorizzazioni e i lasciti e le donazioni liberali finalizzati al finanziamento della mobilità ciclistica.

L'articolo 13 prevede la presentazione, entro il 30 aprile di ogni anno, di una relazione annuale al Parlamento sulla mobilità ciclistica da parte del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, relativa allo stato di attuazione della presente legge e della legge n. 366 del 1998, da pubblicare anche sul sito *web* del ministero con dati in un formato di tipo aperto. Tra i contenuti della relazione sono previsti: l'entità delle risorse finanziarie stanziata e spese a livello europeo, nazionale, regionale e locale per gli interventi sulla mobilità ciclistica ed il numero e la qualità degli interventi finanziati e realizzati; lo stato di attuazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica Bicalia e il cronoprogramma degli interventi previsti dalla programmazione nazionale; i risultati ottenuti in termini di incremento della mobilità ciclistica nei centri urbani, di riduzione del traffico automobilistico, dell'inquinamento atmosferico e acustico, dell'incidentalità; lo stato di attuazione dell'integrazione modale tra bicicletta e altri mezzi di trasporto locale e regionale; la partecipazione a progetti e programmi UE ed un'analisi comparata con le iniziative assunte negli altri Paesi membri dell'Unione europea.

Presenta e illustra quindi una proposta di parere favorevole con quattro condizioni ed un'osservazione (*vedi allegato 2*).

Il senatore Roberto COTTI (M5S) preannuncia il voto favorevole del suo gruppo alla proposta di parere, del quale condivide tutti i rilievi, esprimendo apprezzamento per il lavoro svolto dalla relatrice. Più in generale, sul contenuto del provvedimento, esprime la posizione assolutamente favorevole del MoVimento 5 Stelle, da sempre impegnato nel soste-

gno alla promozione della mobilità ciclistica.

La Commissione approva la proposta di parere della relatrice.

**La seduta termina alle 14.20.**

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.20 alle 14.25.

ALLEGATO 1

**Disposizioni concernenti la comunicazione e la diffusione delle  
competenze di base necessarie per la gestione del risparmio privato.  
Nuovo testo C. 3666 e abb.**

**PARERE APPROVATO**

La Commissione parlamentare per le questioni regionali,

esaminato il testo della proposta di legge C. 3666 ed abbinata, recante disposizioni concernenti la comunicazione e la diffusione delle competenze di base necessarie per la gestione del risparmio privato, come risultante dagli emendamenti approvati;

rilevato che la proposta di legge interviene nelle materie « tutela del risparmio » e « norme generali sull'istruzione », spettanti alla competenza legislativa esclusiva dello Stato (articolo 117, secondo comma, lettere *e*) ed *n*), Cost.),

esprime

**PARERE FAVOREVOLE.**

## ALLEGATO 2

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

**PARERE APPROVATO**

La Commissione parlamentare per le questioni regionali,

esaminato il nuovo testo della proposta di legge C. 2305 ed abbinata, recante disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica, come risultante dagli emendamenti approvati dalla Commissione di merito;

rilevato che il contenuto della proposta di legge appare riconducibile, nel suo complesso, alle materie « grandi reti di trasporto » e « governo del territorio », di competenza concorrente tra Stato e Regioni (articolo 117, terzo comma, Cost.);

considerato che:

l'articolo 3 disciplina l'approvazione del Piano generale della mobilità ciclistica, da adottarsi con decreto ministeriale, previo parere della Conferenza Stato-Regioni. Il Piano incide su ambiti di pertinenza regionale, riguardando, fra l'altro, lo sviluppo della mobilità ciclistica a livello regionale, nonché in ambito urbano e metropolitano, gli indirizzi – vincolanti per le Regioni – per la definizione e l'attuazione dei progetti di competenza regionale per la rete ciclabile nazionale Bicitalia, le connessioni tra la rete ciclabile nazionale ed il trasporto pubblico locale, la ripartizione tra le Regioni delle risorse finanziarie destinate ad interventi a favore della mobilità ciclistica;

la consolidata giurisprudenza della Corte costituzionale ammette l'intervento statale in materie attribuite alla compe-

tenza legislativa concorrente o regionale, sulla base del principio della cd. attrazione in sussidiarietà, a condizione che siano individuate adeguate procedure concertative e di coordinamento orizzontale tra lo Stato e le Regioni, che contemplino l'intesa (cfr., *ex multis*, sentenze n. 131/2016, n. 7/2016, n. 261/2015, n. 278/2010, n. 383/2005, n. 6/2004, n. 303/2003). La Corte ha così dichiarato l'illegittimità costituzionale di norme che prevedevano l'adozione di piani nazionali, in materie che incidono su competenze regionali, senza la previa intesa in sede di Conferenza Stato-Regioni, quali il Piano di ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria (sentenza n. 7/2016) ed il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica (sentenza n. 261/2015);

appare dunque necessario prevedere un coinvolgimento più stringente, nella forma dell'intesa, della Conferenza Stato-Regioni, nella procedura di approvazione del Piano generale della mobilità ciclistica;

considerato altresì che:

l'articolo 6 reca la disciplina generale per l'adozione dei piani regionali della mobilità ciclistica. In particolare, il comma 7 prevede l'approvazione dei piani « con delibera della Giunta regionale »;

secondo la giurisprudenza costituzionale, sono costituzionalmente illegittime le norme statali che provvedono a indicare specificamente l'organo regionale titolare della funzione amministrativa, trattandosi di normativa di dettaglio atti-

nente all'organizzazione interna della Regione (sentenze n. 22 e 293 del 2012, n. 95 del 2008 e n. 387 del 2007);

risulta dunque necessario espungere il riferimento alle modalità di approvazione dei piani regionali della mobilità ciclistica;

evidenziato che l'articolo 7, comma 1, prevede che comuni e città metropolitane predispongano e definiscano i Piani comunali della mobilità ciclistica o Biciplan, senza peraltro chiarire il rapporto tra i piani definiti dai comuni e quelli definiti dalle città metropolitane, che incidono parzialmente sul medesimo territorio;

considerato che:

l'articolo 8 disciplina le funzioni delle città metropolitane e delle province; in particolare, i commi da 1-*bis* a 1-*quater* prevedono la definizione, da parte delle province, di interventi di pianificazione finalizzati a promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto nell'ambito dell'esercizio delle funzioni fondamentali attribuite alle province stesse (in materia di: pianificazione territoriale provinciale di coordinamento; tutela e valorizzazione dell'ambiente, per gli aspetti di competenza; pianificazione dei servizi di trasporto in ambito provinciale; autorizzazione e controllo in materia di trasporto privato, in coerenza con la programmazione regionale; costruzione e gestione delle strade provinciali e regolazione della circolazione stradale ad esse inerente);

le richiamate funzioni fondamentali sono tuttavia esercitate non solo dalle province, ma anche dalle città metropolitane;

risulta inoltre necessario espungere al comma 1-*ter* il riferimento alla corrispondenza tra la rete ciclabile e ciclope-

donale della provincia e la rete individuata dalla città metropolitana, dal momento che la presenza dell'ente provincia è alternativa a quella della città metropolitana,

esprime

#### PARERE FAVOREVOLE

*con le seguenti condizioni:*

1) all'articolo 3, comma 1, che disciplina la procedura di approvazione del Piano generale della mobilità ciclistica, le parole: «previo parere della Conferenza» siano sostituite dalle seguenti: «previa intesa in sede di Conferenza», alla luce della giurisprudenza costituzionale richiamata in premessa;

2) all'articolo 6, comma 7, relativo all'adozione dei piani regionali della mobilità ciclistica, siano soppresse le parole: «è approvato con deliberazione della Giunta regionale ed», alla luce della giurisprudenza costituzionale richiamata in premessa;

3) siano chiarite le funzioni attribuite alle città metropolitane dagli articoli 7 ed 8, in considerazione delle correlative funzioni di comuni e province;

4) all'articolo 8, comma 1-*ter*, siano in ogni caso soppresse le parole: «e dalle città metropolitane»;

*e con la seguente osservazione:*

si segnala l'opportunità di un coordinamento tra la proposta di legge in esame ed il testo unificato delle proposte di legge n. 72 ed abbinata, recante norme per la tutela e la valorizzazione del patrimonio ferroviario in abbandono e la realizzazione di una rete della mobilità dolce, all'esame della VIII Commissione Ambiente, territorio e lavori pubblici.